16 FÉVRIER 1952

France

ILLUSTRATION

LE MONDE ILLUSTRÉ

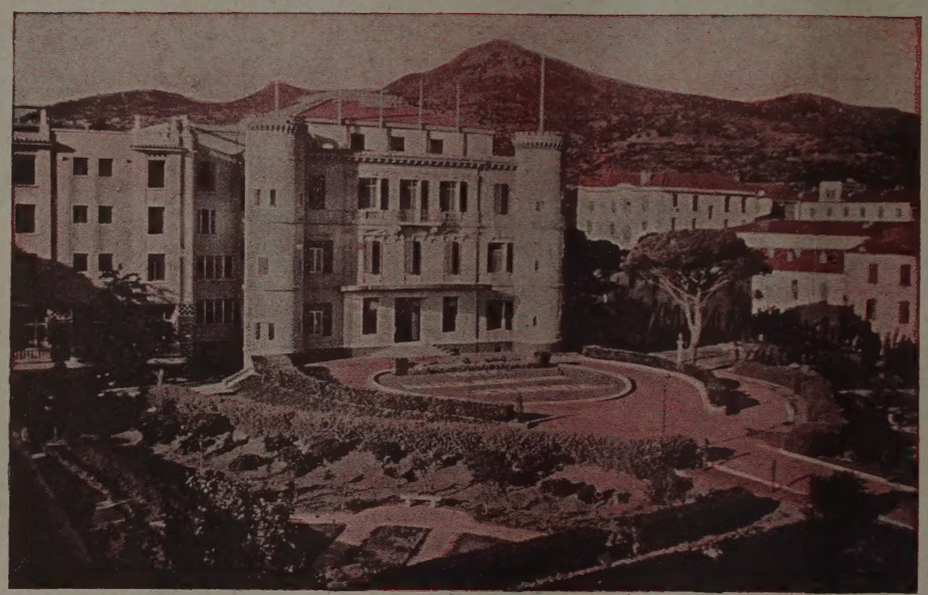
N° 331 - 100 FRANCS

Illinois U Library

LA GRANDE-BRETAGNE EN DEUIL

SA MAJESTÉ GEORGE VI

qui semblait remis d'une grave opération subie en septembre dernier, est mort durant son sommeil le mercredi 6 février, à Sandringham, sa résidence de vacances, où il avait vu le jour le 14 décembre 1895.



L'HÔTEL NAPOLÉON-BONAPARTE - ILE ROUSSE

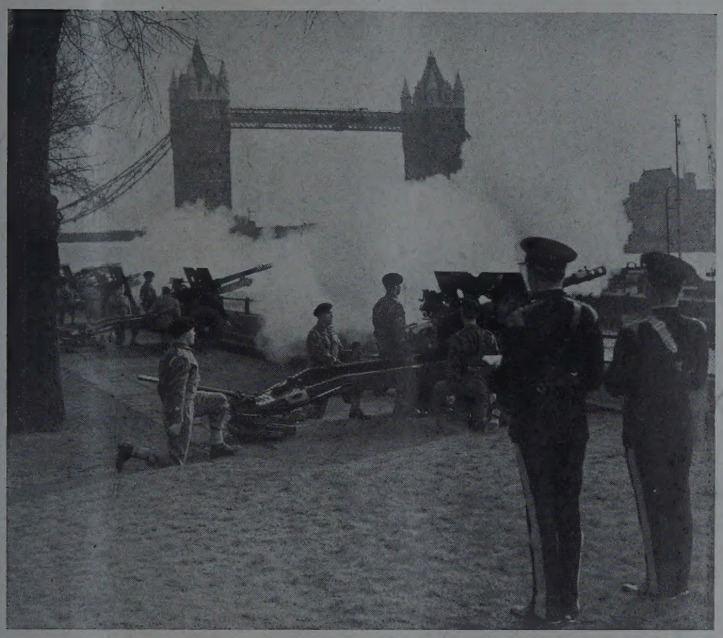
Pour vos vacances 1952

visitez la Corse

resplendissante de lumière et de beauté

8me ANNÉE — NUMÉRO 331 16 FÉVRIER 1952

France
ILLUSTRATION
LE MONDE ILLUSTRÉ



TRAGIQUE RETOUR

Le 7 février la reine Elizabeth descendait à Londres de l'avion qui la ramenait du Kenya, où l'avait surprise la tragique nouvelle de la mort du roi son père. Alors que les personnalités venues l'accueillir parvenaient mal à dissimuler leur émotion et que M. Winston Churchill lui-même, le vieux lutteur, la gorge serrée, ne pouvait articuler les traditionnelles paroles de condoléances, la nouvelle souveraine sut conserver assez d'empire sur sa douleur pour sourire à chacun de ceux qui la saluaient. Sa grand-mère, la reine Mary, l'attendait à sa demeure de Clarence House. Mais c'est seulement après avoir conféré avec les dignitaires chargés d'organiser les funérailles du roi qu'elle put entrer en communication avec celle qui était désormais la reine mère Elizabeth et avec sa sœur Margaret. Ainsi Elizabeth passa la première nuit de son règne dans sa capitale, où les canons avaient tonné en signe de deuil cependant que les Londoniens se pressaient devant les grilles de Saint-James et, sous les voûtes de Westminster, brûlaient des cierges à la mémoire du monarque défunt.

Photographies Keystone, United Press.

LES DÉBUTS DISCRETS D'UN GRAND PRINCE

LE 14 DÉCEMBRE 1895, LA PRINCESSE MARY DE TECK, ÉPOUSE DU DUC D'YORK, QUI DEVAIT RÉGNER QUINZE ANS PLUS TARD SOUS LE NOM DE GEORGE V, METTAIT AU MONDE A YORK-COTTAGE, ANNEXE DE SANDRINGHAM-HOUSE, SON DEUXIÈME FILS, ALBERT FREDERIC ARTHUR GEORGE, BARON DE KILLARNEY.

LES PREMIÈRES ANNÉES DU JEUNE PRINCE S'ÉCOULÈRENT AU SEIN D'UNE FAMILLE VIVANT DANS LA SIMPLICITÉ, SUIVANT L'EXEMPLE DONNÉ PAR L'AUGUSTE BISAIEULE, LA REINE VICTORIA, QUI AIMAIT A S'ENTOURER DE SES ARRIÈRE-PETITS-ENFANTS : DE G. A DR., LE PRINCE ALBERT (ASSIS), LA PRINCESSE MARY, LE PRINCE EDOUARD — FUTUR EDOUARD VIII — ET, DANS LES BRAS DE LA SOUVERAINE, LE PRINCE HENRY, L'ACTUEL DUC DE GLOUCESTER.

LE JEUNE PRINCE, QUI AVAIT REÇU DES SIENS L'AFFE TUEUX DIMINUTIF DE « BERTIE », PASSA SON ENFANC DANS L'AUSTÈRE RÉSIDENCE FAMILIALE DE SA DRINGHAM. CADET EFFACÉ, D'UNE TIMIDITÉ QU'ACCEN TUAIT ENCORE UN LÉGER DÉFAUT D'ÉLOCUTION, IL PARTAGEAIT LES ÉTUDES ET LES JEUX DE SON FRÈ AINÉ, LE PRINCE EDOUARD, QUI, LUI, ÉTAIT APPELÉ RÉGNER UN JOUR. DÈS L'AGE DE SEPT ANS, FERVEN D'ÉQUITATION, IL AIMAIT A MONTER SON PONE

DE BONNE HEURE, « BERTIE » MONTRA UNE PRÉD LECTION MARQUÉE POUR LES CHOSES DE LA MER ET AFFECTIONNAIT LE COSTUME MARIN BIEN AVAN D'ENTRER AVEC SON AINÉ, EN 1909, AU COLLÈG NAVAL D'OSBORNE, DANS L'ILE DE WIGHT. IL DEVAI APRÈS LA GUERRE, ACHEVER SES ÉTUDES A CAMBRIDG

LES DEUX FRÈRES PASSAIENT LEURS VACANCES E ECOSSE, AU CHATEAU DE BALMORAL. LA, ILS RETROU VAIENT LEUR GRAND-PÈRE, LE ROI EDOUARD VII, QU AU MÉPRIS DE TOUTES LES RÈGLES DE L'ÉTIQUETTE SE PLAISAIT A DIRIGER LEURS JEUX. FIDÈLE A LA TRAD TION, LE PRINCE ALBERT ARBORAIT, DURANT CE SÉJOURS, LE COSTUME COLORÉ DES HIGHLANDER

L'ALTESSE ROYALE

En 1914, la guerre a éclaté. Le prince Albert, ayant obtenu ses premiers galons, embarquait comme midshipman a bord du navire de ligne « Collingwood », ou sa brillante conduite durant la bataille du Jutland lui valut les éloges de l'amiral Jellicoe. Mais, souffrant d'un ulcère a l'estomac, il dut renoncer a son poste. Réformé, il prit dès lors sa part d'obligations et de soucis officiels. On le voit, en 1916, en convalescence au palais de Buckingham, servant le thé a ses camarades blessés au combat.

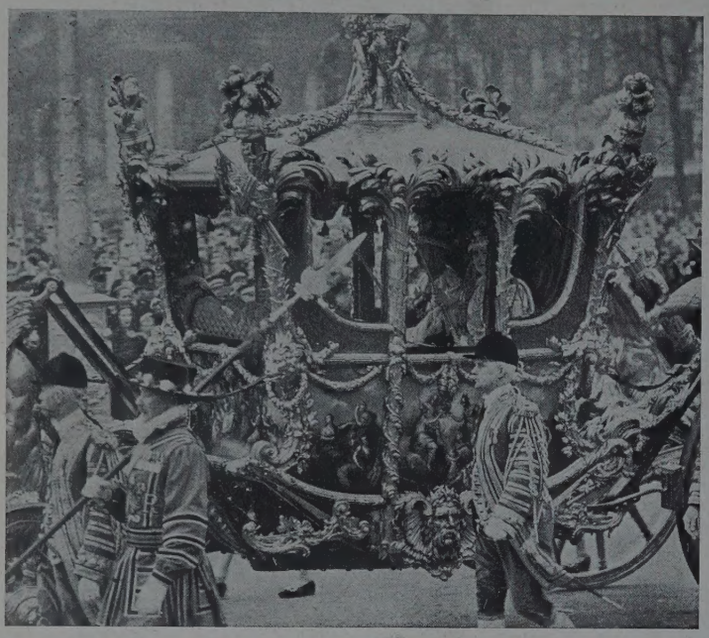
Elevé a la pairie et nommé duc d'York en 1920, le prince Albert porte l'uniforme du régiment « Queen's own Cameron Highlanders ».

Le polo était, avec le golf et le tennis, l'un des sports favoris du duc d'York, qui disputa en 1924 le match de la Chambre des lords.

Le futur George VI était également un excellent « fusil ». Il chassait aussi bien le faisan et la grouse que les grands fauves d'Afrique.

Fiancé a Lady Elizabeth Bowes Lyon, le duc d'York l'épousait en 1923. Le mariage célébré en grande pompe a Westminster, le jeune couple partait pour son voyage de noces. Rentrés a Londres, les époux, hormis quelques voyages officiels dans le Commonwealth, menèrent une vie paisible, que les événements allaient, quelques années plus tard, bouleverser complètement.

En décembre 1936, le roi Edouard VIII, qui le 20 janvier précédent avait succédé a son père, George V, renonçait au trone, dans l'impossibilité ou il était de contracter un mariage morganatique avec Mrs. Simpson. Le prince Albert, duc d'York, assumait dès lors sous le nom de George VI les charges d'une royauté qu'il n'avait certes pas ambitionnée. Et le 12 mai 1937, a Westminster, c'est le sacre. L'archevêque de Canterbury pose la couronne impériale sur le front du nouveau monarque, qui, en compagnie de la reine Elizabeth, va regagner Buckingham dans le carrosse d'apparat, sous les acclamations de la foule.



QUINZE ANS DE RÈGNE

VISITE D'AMITIÉ

Mais l'horizon international s'obscurcit et le roi George se préoccupe de resserrer l' « Entente Cordiale ». En juillet 1938, Paris fait un accueil enthousiaste au roi et a la reine. Devant la dalle sacrée de l'Etoile, George VI signe le Livre d'or de l'Arc de Triomphe (ci-contre). Ci-dessous : les souverains quittent le Quai d'Orsay — ou ils étaient les hotes du gouvernement de la République — pour se rendre a Versailles, ou, après une importante revue militaire, les fastes du Grand Siècle allaient revivre pour eux.

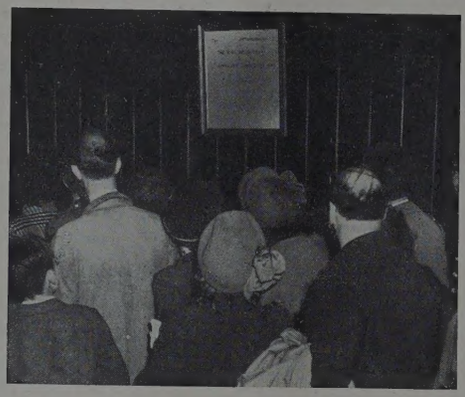
LA GUERRE. — Après la débacle et l'occupation de la France, l'Angleterre connait la guerre totale. La « Luftwaffe » s'acharne sur ses villes. George VI, chef des armées, resté a Londres sous le « Blitz », visite Coventry, qui, rasé, restera le symbole du martyre de l'Angleterre.

LA VICTOIRE. — L'Angleterre et ses alliés sont vainqueurs. Le 8 juin 1946, second anniversaire du débarquement de Normandie, George VI et la reine Elizabeth assistent, avec la reine mère Mary, a la « Victory Parade », au cours de laquelle troupes anglaises et alliées déroulent leur long défilé a travers Londres en fête.

LE « ROYAL TOUR ». — En dépit d'une santé précaire, le roi s'embarque, en janvier 1947, pour un long voyage en Afrique du Sud, ou la famille royale est l'objet de manifestations enthousiastes de la part des populations indigènes. Mais ce déplacement avait encore aggravé l'état physique du souverain, qui dès lors dut renoncer aux autres visites qu'il avait projetées a travers le Commonwealth.

Dès 1948, les effets du surmenage que s'était imposé le roi se faisaient sentir. L'année suivante, atteint d'artérite, il subissait l'opération de la sympathectomie lombaire et il était alors tenu de ménager ses efforts. Durant l'été de 1951, il vivait encore des jours heureux en contemplant les jeux de son petit-fils, le prince Charles, au milieu de la famille royale assemblée a Balmoral.

En septembre le roi devait, sur les instances de ses médecins, interrompre son séjour et rentrer par avion a Londres (a g.) pour y subir une opération délicate : la résection d'un lobe du poumon. Pendant plusieurs jours les Londoniens allaient se presser devant les grilles de Buckingham-Palace pour y prendre connaissance des bulletins de santé.



Une fois de plus le roi triomphait de son mal. L'Angleterre, soulagée, apprenait l'entrée en convalescence de son souverain, qui, peu a peu, se consacrait de nouveau aux affaires du royaume. Toutefois, il laissait a la princesse Elizabeth le soin de le représenter en un grand voyage de six mois a travers le Commonwealth. Le 31 janvier, il l'accompagnait a l'aérodrome (a droite) avant de regagner Sandringham... pour la dernière fois.

GEORGE VI INCARNATION DES VERTUS ANGLAISES

GEORGE VI était le second fils du duc d'York, qui devait monter sur le trône en 1910 et régner sous le nom de George V. Il naquit à Sandringham le 14 décembre 1895. Le jour de sa naissance était aussi le jour anniversaire de la mort du prince Albert, l'époux de la reine Victoria. A cette coïncidence il dut sans doute son prénom d'Albert. Ses autres prénoms étaient Frederick Arthur George, et c'est ce dernier qu'il choisit lorsqu'il devint roi.

L'enfance du prince se passa en compagnie de ses frères et de sa sœur dans la paisible et affectueuse atmosphère familiale, parfois à Londres et le plus souvent à la campagne. De ces premières années date sans doute le goût très vif qu'il ne cessa de montrer pour la vie aux champs. De temps à autre le prince Albert, « Bertie » pour son entourage, et les autres enfants allaient voir leur grand-père, le roi Edouard VII, dont la gaîté et l'humeur prime-sautière leur plaisaient infiniment.

Vint le temps des études. Le prince Albert ne fut pas ce qu'il est convenu d'appeler un brillant élève. Mais il était appliqué et les difficultés ne le rebutaient point. On s'accordait à retrouver en lui les qualités de son père. Deux mots anglais qui ont à peine besoin d'être traduits le dépeignent : il était naturellement, nous dit-on, *disciplined and obedient*, discipliné et obéissant. Il était timide aussi et affligé d'un bégaiement dont beaucoup plus tard le débarrassa un spécialiste australien. Il lui en fut si reconnaissant qu'on raconte que chaque fois qu'il prononçait une allocution à la radio il ne manquait pas de téléphoner au praticien et de lui demander avec inquiétude et gentillesse : « Est-ce que ça a « marché ? »

Un peu pour vaincre cette timidité et aussi pour suivre une tradition, George V, chef de famille affectueux, mais strict dans l'exercice de ses prérogatives paternelles, décida de faire de son fils un marin. Le prince passa par le collège naval d'Osborne et par Dartmouth. Toute sa vie il garda une passion pour les choses de la mer. Il embarqua à la déclaration de guerre sur le *Collingwood*. Mais bientôt une crise d'appendicite aiguë l'éloigna de son bâtiment et il ne revint qu'en février 1915.

Peu après, il tombe de nouveau malade. Il rentre juste à temps pour prendre part à la bataille du Jutland, où son sang-froid et son courage lui méritent une élogieuse citation. En novembre 1917, il faut l'opérer d'un ulcère du duodénum ; il avait été réformé peu avant. Il ne renonce pas pour autant à servir. Il passe dans l'aviation et y fait remarquer les mêmes qualités. La paix venue, il sent le besoin de compléter ses études. Il s'inscrit à Cambridge, où il réussit fort bien en histoire et en économie politique. Sportif comme tout jeune Anglais, il est excellent cavalier, il joue au polo, au golf, il nage, il est, comme son père, fervent du yachting, et au tennis il est un joueur d'une force suffisante pour figurer aux championnats de Wimbledon dans le double messieurs.

En 1920 il reçoit le titre de duc d'York et en 1923 il épouse lady Elizabeth Bowes Lyon, fille du comte et de la comtesse de Strathmore. Mariage d'amour qui fut accueilli avec enthousiasme dans tout le pays et qui devait être parfaitement heureux. Deux filles naquirent de cette union, Elizabeth en 1926 et Margaret en 1930.

Treize années allaient s'écouler jusqu'à ce que les événements conduisissent le duc d'York à monter sur le trône. Durant cette période il eut l'occasion de remplir diverses missions officielles — en Australie notamment, où il inaugura le parlement de Canberra. Il continua de manifester un vif intérêt pour les questions économiques et sociales. Il présida l'*Imperial Welfare Society*. Il créa les camps d'été, où se rencontraient pour les vacances, près de Folkestone, des fils d'ouvriers et des élèves des *Public Schools*. Le duc aimait à séjourner dans ces camps et passait la nuit sous la tente. Entre temps, il menait à la campagne avec sa famille l'existence du *gentleman farmer*.

Il semblait que rien ne dût interrompre cette existence qui lui plaisait. Un événement imprévu allait la transformer. On sait dans quelles conditions, après une crise dramatique qui bouleversa l'Empire britannique et passionna le monde, Edouard VIII, aujourd'hui duc de Windsor, abdiqua. Le 11 décembre 1936, le duc d'York devenait roi et prenait le nom de George VI.

ROI MALGRÉ LUI

BIEN qu'ils fussent de caractères fort différents, le nouveau roi et son frère aîné étaient unis par une profonde affection. Et certes le duc d'York devenu George VI n'avait jamais souhaité de régner. Il accédait au trône dans des conditions difficiles. L'opinion britannique avait été fortement troublée par l'abdication d'Edouard VIII. Et déjà l'on sentait poindre des menaces de guerre. Par sa dignité, sa simplicité, son respect scrupuleux des règles de la monarchie parlementaire, le roi, admirablement secondé par la reine à la bonne grâce souriante, conquit rapidement le cœur de ses sujets.

Dès son avènement George VI s'employa à resserrer les liens qui unissaient son pays et le nôtre. Sa visite à Paris en 1938 fut l'occasion d'enthousiastes démonstrations de sympathie. Quelques mois plus tard le président Lebrun se rendit à Londres. Dans un toast resté fameux le roi déclara : « Il y a trente-cinq ans que votre pays et le mien ont compris que, de même que la géographie les a placés l'un près de l'autre, la Providence attend qu'ils soient désormais unis. »

Le Canada, les Etats-Unis accueillirent en 1939 le couple royal. Et puis ce fut la guerre. « Nous sommes appelés, proclama George VI à la radio, à combattre un principe qui, s'il devait l'emporter, signifierait la fin de toute civilisation dans le monde. »

De cette dure période de guerre le souverain et la famille royale allaient sortir grandis. Pas plus que M. Winston Churchill, auquel le lie une vive amitié, George VI n'est effleuré par un doute quant à la victoire finale. Il visite les usines, il apporte aux populations le réconfort de sa présence, il parcourt le front, inspectant les divisions britanniques. Assurément, il se rend parfaitement compte de ce que la situation militaire a de critique, mais sa résolution s'en trouve fortifiée. L'Angleterre ne plie pas.

Pendant toute la période si dure des bombardements le roi et la reine ne quittèrent pas Buckingham, qui ne fut pas épargné. Après chaque raid des avions ennemis, les souverains se rendent aux endroits frappés : à Coventry, à Southampton, à Birmingham, à Bristol, à Bath. Ils s'attardent dans les quartiers de Londres éprouvés. Ils mènent une existence d'une entière simplicité. Le roi exige que les règles du rationnement soient appliquées au palais avec rigueur. Il sent grandir l'affection de ses sujets autour de sa personne. Et pourquoi ne pas rappeler ici une anecdote qu'on a pu lire un peu partout, mais qui est tellement significative ?

— Vous êtes un grand roi, dit un Londonien à George VI au cours d'une de ses visites dans un quartier bombardé.

— Vous êtes un grand peuple, répond le roi en saluant.

Un deuil cruel devait atteindre le roi pendant la guerre. Un de ses frères, le duc de Kent, fut tué le 25 août 1942, en service commandé, dans un accident d'avion.

George VI inspecta en 1943 les armées britanniques d'Afrique, puis l'année suivante les troupes d'Italie. En juin 1944 il vint en Normandie et participa aux conférences d'état-major avec le maréchal Montgomery. Son entourage avait eu beaucoup de peine à le dissuader d'être présent le jour du débarquement. Il faut dire que lorsqu'il eut, à contre-cœur, renoncé à son projet, il lui fallut convaincre M. Churchill qui avait le même dessein. Et ce ne fut pas facile.

La période qui s'ouvrit au lendemain de la victoire devait être marquée par d'importantes modifications dans la structure de l'Empire britannique. Le roi aurait voulu resserrer les liens qui rattachaient les différentes parties du Commonwealth à la Grande-Bretagne. Il avait projeté d'accomplir une série de voyages dans les territoires lointains. Sa santé ne lui permit pas de réaliser pleinement ses intentions et l'évolution politique s'accomplit dans le sens d'un relâchement de l'allégeance.

LE COMMONWEALTH SE TRANSFORME

TOUTEFOIS, en 1947, George VI put se rendre en Afrique du Sud. Ce voyage, où il reçut un accueil fort chaleureux, fut long et fatigant. Il contribua certainement à aggraver un état de santé déjà précaire. La visite que le souverain devait faire en Australie et en Nouvelle-Zélande dut être ajournée. C'est parce qu'il était apparu que ce voyage était devenu impossible et qu'il lui fallait définitivement y renoncer que la princesse Elizabeth était partie il y a peu afin de représenter son père.

La personne royale, le respect et l'affection qui l'entourent demeurent en effet le symbole qui unit entre eux les pays qui naguère encore se groupaient sous la Couronne.

Dans cette voie de l'émancipation, l'Inde s'est avancée avec une grande rapidité. Au mois d'août 1947 l'Inde et le Pakistan devenaient des dominions et moins de trois ans après la République indienne était proclamée. Tel était l'aboutissement de longues années de luttes et de conflits au cours desquels il n'est pas besoin de rappeler le rôle joué par Gandhi. Cet état de fait nouveau reçut sa consécration avant même la proclamation de la république à New-Delhi. Le 22 juin 1948 George VI renonça au titre d'empereur des Indes que la reine Victoria avait porté la première.

D'autres changements importants jalonnent ces quelques années. En 1948 la Birmanie se déclare indépendante, la Fédération de Malaisie se constitue, Ceylan passe au rang de dominion. Puis en 1949 Terre-Neuve devient une province du Canada et l'Eire abandonne le Commonwealth.

Cependant, la santé de George VI devenait de plus en plus mauvaise. Déjà, en plusieurs circonstances, la princesse Elizabeth, faisant son apprentissage de reine, avait été appelée à remplacer officiellement son père. On sait comment le roi dut subir le 23 septembre 1951 une importante intervention chirurgicale au poumon. Depuis lors on ne le vit plus guère en public. Les rares fois où il fut possible de l'apercevoir, les spectateurs furent frappés par l'altération physique que la maladie lui avait infligée. Pourtant quelque amélioration avait semblé se faire jour récemment. Ce n'était qu'une illusion, et le 6 février au matin le roi s'éteignait sans douleur.

La consternation de son peuple a prouvé la place qu'il occupait dans le cœur de ses sujets. Au delà des frontières de la Grande-Bretagne les autres pays se sont associés avec sincérité à la douleur d'une nation. L'opinion a perçu que le monde venait de perdre, comme on l'a dit, un de ses plus sages conseillers.

Il y a plus d'une façon d'être un grand prince. George VI, qui n'avait jamais désiré le pouvoir, a montré dans son difficile métier de roi d'éminentes qualités : le courage, la plus exigeante conscience dans l'accomplissement de sa tâche, un bon sens qui, au dire de ses familiers, faisait volontiers sa part à l'humour, le sentiment de la grandeur de son pays. Il a été le modèle des vertus familiales. Pourquoi l'Histoire refuserait-elle au souverain qui vient de mourir cette épithète de grand dont sa modestie, d'ailleurs, se fût étonnée ?

LUNDI PROCHAIN UN GRAND NUMÉRO SPÉCIAL SUR GEORGE VI

ELIZABETH II, REINE A VINGT-SIX ANS

Pour la sixième fois une femme est appelée à régner sur la Grande-Bretagne. Et l'on n'a pas manqué de remarquer qu'Elizabeth II accède au trône au même âge que son illustre devancière. A vingt-six ans, d'ailleurs, et bien qu'elle n'imaginât vraisemblablement pas devoir assumer avec tant de promptitude les responsabilités du pouvoir, la nouvelle reine a déjà acquis une expérience qui n'est point négligeable et qui résulte d'une sérieuse préparation.

S. M. Elizabeth II est née à Londres le 21 avril 1926. En même temps que le prénom sous lequel elle est connue, elle a reçu ceux d'Alexandra et de Mary. La maison où elle vint au monde était celle de ses grands-parents maternels, lord et lady Strathmore, et l'enfance de la princesse se passa entre cette maison, celle de ses parents dans Piccadilly et les propriétés familiales d'Ecosse et d'Angleterre. 1930 lui apporta une compagne, sa sœur Margaret Rose.

L'ÉDUCATION D'UNE FUTURE REINE

Elizabeth avait dix ans quand mourut George V. Quittant leur demeure de Piccadilly, ses parents vinrent s'installer au palais de Buckingham. L'éducation de la princesse fut confiée à une diplômée d'Edimbourg, miss Marion Crawford. L'abdication d'Edouard VIII — « oncle David », pour lequel son affection était grande — changea la destinée de la princesse. Son père n'avait jamais pensé qu'il régnerait ; on n'avait pas davantage supposé que la jeune fille pût, un jour, prétendre au trône. Sous l'attentif contrôle de sa mère, toute son éducation fut, dès lors, orientée de manière à lui permettre d'assumer la charge qui, dans l'avenir, devait lui incomber.

Elizabeth apprit le français, qu'elle sait fort bien, ainsi que l'allemand. Pour notre langue, ce fut la vicomtesse du Bellaigue qui la lui enseigna. D'autre part, sir Henry Marten l'initia à de plus austères études d'histoire et de droit. Les arts d'agrément : dessin, musique, ne furent pas négligés, non plus que les exercices physiques. La princesse joue du piano et chante agréablement. Elle est excellente cavalière. Une certaine timidité la gênait. On trouva pour l'en libérer un moyen aimable : la comédie de salon, où elle se montra bientôt pleine d'entrain.

A la guerre, le roi voulut d'abord tenir ses filles à l'écart des dangers possibles. Mais dès 1942 il accorda, non sans hésitation, à la princesse, qui venait d'avoir seize ans, l'autorisation de s'engager dans les auxiliaires féminines. Elle apprend à conduire un camion et devient capitaine. Le jour de la victoire, elle paraît au balcon de Buckingham aux côtés de ses parents, en uniforme kaki. Dans l'intervalle son père l'a nommée colonel de la Garde et on la voit passer à cheval sur le front des troupes.

UN MARIAGE D'AMOUR

De plus en plus elle allait être mêlée à la vie officielle. C'est elle qui, à Greenock, en novembre 1944, préside au lancement du cuirassé *Vanguard*. Mais l'événement important de cette période est le voyage en Afrique du Sud, en 1947, où elle accompagne ses parents. Sa personnalité s'affirme dans ce premier contact avec les dominions d'outre-mer.

Au retour de ce voyage la Cour annonce officiellement que la princesse Elizabeth est fiancée au lieutenant de vaisseau Philippe Mountbatten, fils du prince André de Grèce, né à Corfou en 1921, naturalisé britannique, ancien élève de l'Ecole navale de Greenwich, officier de la marine anglaise, où il servit pendant la guerre.

L'annonce de ce mariage — mariage d'amour comme l'avait été celui du roi George et de la reine Elizabeth — fut accueillie avec joie par toute la nation. En adressant aux fiancés les félicitations du gouvernement, M. Attlee tint à témoigner combien la princesse avait montré dans ses devoirs publics de compréhension et de grâce. Le mariage fut célébré à l'abbaye de Westminster le 20 novembre 1947 par l'archevêque de Canterbury. A cette occasion le roi conféra à son gendre le titre de duc d'Edimbourg. Il reçut en outre ceux de baron de Greenwich et de comte de Merioneth. Un an presque jour pour jour après le mariage naissait, le 14 novembre 1948, le prince Charles, aujourd'hui héritier de la couronne. Sa sœur, la petite princesse Anne, est née le 15 août 1950.

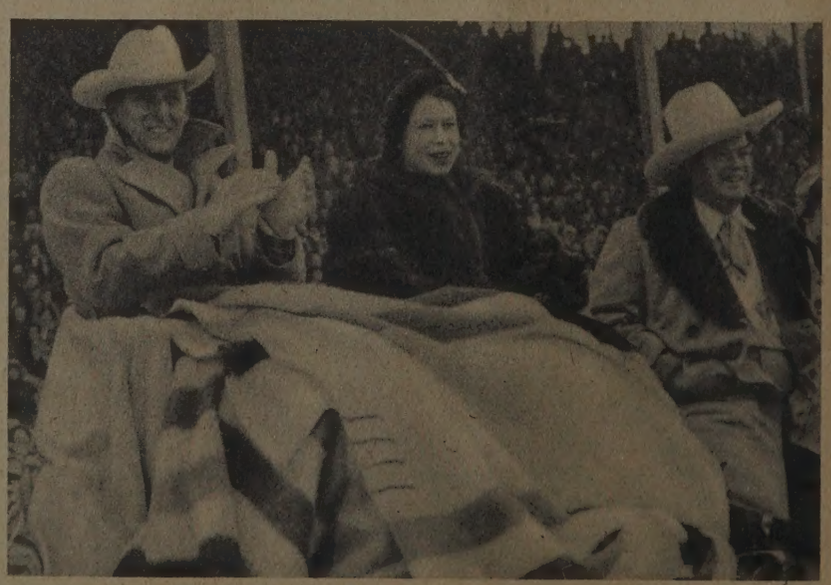
« Lilibeth », comme la nomment affectueusement les Britanniques, va de plus en plus suppléer son père dans les nombreuses cérémonies auxquelles sa santé ne lui permet plus de participer. Chacune de ses apparitions augmente l'attachement du peuple. Le duc d'Edimbourg est également populaire. Tous deux viennent en 1950 à Paris, qui leur réserve une réception inoubliable. La simplicité et la bonne grâce de l'héritière du trône enchantent tous ceux qui l'approchent. Elle-même et son époux ne cachent pas la satisfaction qu'ils éprouvent à se trouver à Paris et plus encore qu'aux cérémonies officielles, si cordiales qu'elles s'efforcent d'être, ils préfèrent les moments qui leur donnent l'impression d'être en simples touristes dans la capitale : dîner dans un restaurant fameux, soirée dans un cabaret à la mode. Le président de la République remet à la princesse le grand cordon de la Légion d'honneur. Elle le porte à l'Opéra au cours d'une des plus fastueuses soirées qui aient été données au palais Garnier.

AU SERVICE DU PAYS

Toujours au nom de son père, elle se rend ensuite en divers pays. Elle parcourt notamment le Canada et les Etats-Unis, suscitant partout sur son passage la sympathie des foules, qui l'acclament spontanément. En Angleterre elle s'acquitte aussi des obligations représentatives dévolues normalement au roi. Avec le duc de Gloucester elle accueille le roi de Norvège et lit le discours préparé par son père. Elle remplace encore celui-ci, lors de son anniversaire, à la parade des Horse-Guards.

Officiellement proclamée « légale et juste souveraine », Elizabeth II apportera sans aucun doute sur le trône où elle monte en des temps difficiles les rares qualités qu'elle a déjà montrées et cette surprenante maturité d'esprit qui a forcé l'admiration de tous et que la pratique des affaires ne fera qu'enrichir. La Grande-Bretagne augure beaucoup de ce nouveau règne. Elle sait que sa souveraine prend la suite d'une lignée de reines justement fameuses et elle est persuadée qu'elle illustrera à son tour cette lignée. Ce qui est sûr, c'est que S. M. Elizabeth II apportera dans la tâche écrasante qui l'attend cette haute conscience et ce dévouement au bien public dont son noble père lui a fourni l'exemple. Pour en être certain il suffit de se reporter au message qu'elle prononça à Capetown le jour de ses vingt et un ans. « Toute ma vie, disait-elle, qu'elle soit longue ou courte, sera consacrée à votre service et au service de la grande famille impériale à laquelle nous appartenons tous. » Ce sont là paroles de reine.

Le Kenya aura été le dernier territoire de la couronne visité par Elizabeth en tant que princesse héritière. A Nairobi, le bouquet traditionnel lui fut remis par un enfant indigène qui, né le même jour que le petit prince Charles, reçut de ce fait le surnom de « Prince ».



L'an dernier, au Canada, a un rodéo donné en l'honneur du couple princier.

LA JEUNESSE D'UNE FUTURE REINE

LE 21 AVRIL 1926, LA DUCHESSE D'YORK, ÉPOUSE DU FUTUR ROI GEORGE VI, DONNAIT LE JOUR A SA PREMIÈRE FILLE, QUE L'ON PRÉNOMMA ELIZABETH, COMME SA MÈRE, ALEXANDRA, COMME SON ARRIÈRE-GRAND-MÈRE, FEMME D'EDOUARD VII, ET MARY, COMME SA GRAND-MÈRE, ÉPOUSE DU ROI GEORGE V. RIEN NE LAISSAIT PRÉVOIR QUE CETTE ENFANT (CI-CONTRE, A QUATORZE MOIS), GRACIEUSE ET ESPIÈGLE, ADORÉE DE SES PARENTS VIVANT AVEC GRANDE SIMPLICITÉ, PORTERAIT UN JOUR SUR SA TÊTE LA COURONNE D'ANGLETERRE.

EN AVRIL 1936, EDOUARD VIII VIENT DE MONTER SUR LE TRONE. IL ABDIQUERA A LA FIN DE L'ANNÉE, MAIS LA CRISE ROYALE N'A PAS ÉCLATÉ, ET ELIZABETH, A DIX ANS, EST ENCORE UNE ENFANT INSOUCIANTE QUI S'EXERCE A L'ÉQUITATION AUX CÔTÉS DE SON PÈRE, LE DUC D'YORK, DANS LE PARC DE WINDSOR.

DEVENUE PRINCESSE HÉRITIÈRE, ELIZABETH EUT UNE JEUNESSE STUDIEUSE. DURANT LA GUERRE, ELLE PARTICIPA A L'EFFORT DU PAYS, S'ENRÔLANT DANS LE SERVICE NATIONAL. LA PAIX REVENUE LUI DONNA QUELQUE RÉPIT; ON LA VOIT ANIMANT DE SA GRACE UN BAL.

LE 20 NOVEMBRE 1947, LONDRES EN FÊTE ACCLAMAIT (EN HAUT, A DR.) LA PRINCESSE REVENANT DE WESTMINSTER EN GRANDE POMPE AVEC CELUI QU'ELLE VENAIT D'ÉPOUSER : SON COUSIN PHILIP MOUNTBATTEN, DUC D'EDIMBOURG.

PARIS, MAI 1948 : PREMIER VOYAGE OFFICIEL DU COUPLE PRINCIER A L'ÉTRANGER. PAR LA SIMPLICITÉ AVEC LAQUELLE, AU MUSÉE GALLIERA, ELLE S'EXPRIMA DANS NOTRE LANGUE, ELIZABETH CONQUIT LE CŒUR DE PARIS.

C'ÉTAIT UN ADIEU...

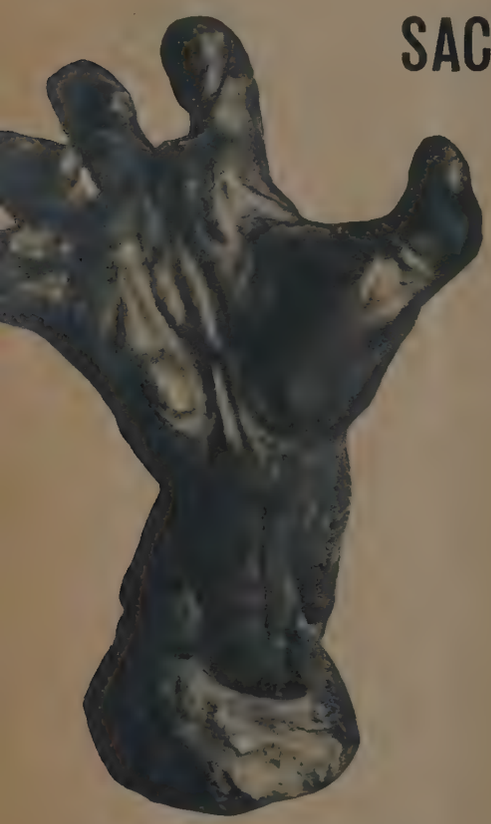
George VI avait chargé sa fille de le représenter au cours du voyage en Afrique et en Australie. Il avait tenu — c'était une de ses premières sorties — à l'accompagner à l'aérodrome. Et le geste de la princesse prête à s'envoler prend maintenant le sens douloureux d'un adieu.

POUR LA SIXIÈME FOIS...

UNE FEMME TIENDRA LE SCEPTRE DE GRANDE-BRETAGNE

LA transmission de la couronne n'a jamais soulevé de graves difficultés en Angleterre, où est appliquée la loi coutumière de l'héritage foncier. A la mort du souverain, le titre revient à l'aîné des fils ou à ses descendants. A leur défaut il échoit au plus âgé des fils survivants ou, par représentation, aux descendants des plus âgés parmi ceux qui sont morts en laissant des enfants. En dernier lieu, le sceptre revient à l'aînée des filles ou à ses descendants. Elizabeth, duchesse d'Edimbourg, est la sixième des souveraines appelées à régner de leur propre droit. Des cinq reines qui l'ont précédée, deux au moins, la grande Elizabeth et Victoria, comptèrent parmi les grands monarques anglais. Puisse l'histoire réserver également un règne glorieux à celle dont l'abdication de son oncle Edouard VIII fit, à l'âge de dix ans, alors que rien ne l'avait désignée pour le trône, l'héritière du plus puissant des royaumes !

CI-DESSUS : DE G. A DR. ET DE HAUT EN BAS : POURBUS : « PORTRAIT D'UNE JEUNE HOLLANDAISE. » — TOULOUSE-LAUTREC : « LUCIEN GUITRY DANS « L'ASSOMMOIR. » — MANET : « LE BARYTON FAURE. » — J. LEMOINE : « LE NÈGRE ZAMOR. » — LAUTREC : « MONTROUGE. » — MODIGLIANI : « JEUNE HOMME. » — CI-DESSOUS : « MAIN CRISPÉE », DE RODIN.



SACHA GUITRY PRÉSENTE

PAR BERNARD CHAMPIGNEULLE

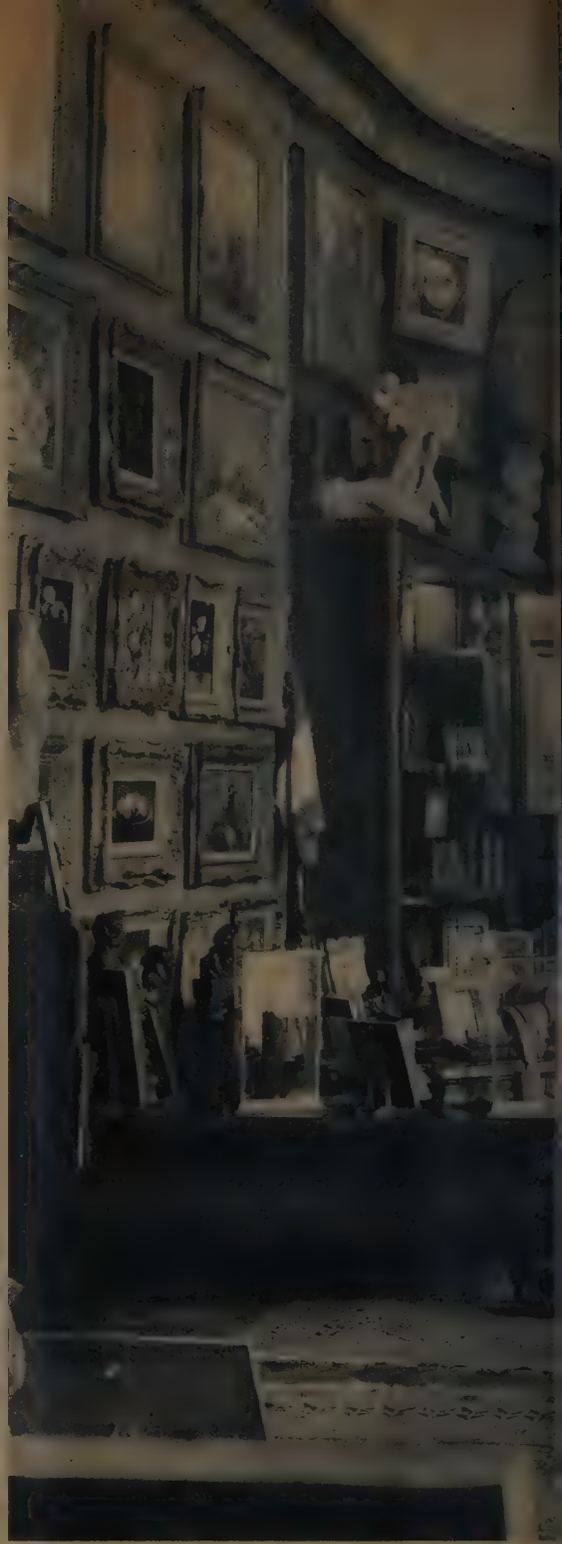
Au bénéfice de la Société des auteurs et compositeurs dramatiques Sacha Guitry entr'ouvre son hôtel, sis au 18 de l'avenue Elisée-Reclus. Dans une fort plaisante brochure il nous raconte comment cette maison, agréable sans doute, mais assez singulière, fut construite par son père, qui l'habita durant les quinze dernières années de sa vie. Assez sobrement décorée pour l'époque, si l'on en croit les photographies, elle s'est trouvée progressivement envahie par suite de la passion sans défaillance du collectionneur qui la reçut en héritage.

Non point un musée : tout s'y presse dans un grand désordre historique et artistique apparent (qui répond certainement à un ordre inéluctable dans la pensée du propriétaire). C'est la demeure-type d'un « amateur » — si l'on donne tout son sens à ce beau mot où résonne le verbe aimer. Enumérons, par exemple, quelques objets placés sur la table de travail : un portrait par Van Goys, une tête d'art khmer, un autographe de Voltaire, trois portraits de Boilly, une main dessinée par Van Loo, un ivoire ming, l'*ex-libris* de Jules Renard par Toulouse-Lautrec, une tête de juge en pierre polychrome du XV^e^ siècle...

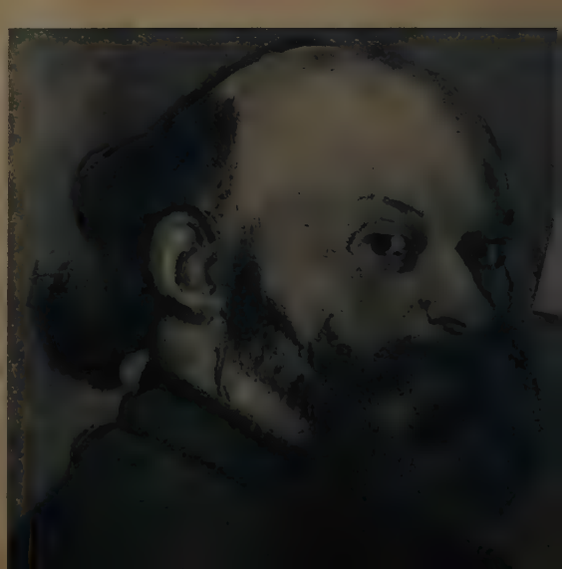
« Tant de tableaux et d'objets d'art, écrit Sacha Guitry, tant de beaux livres et d'autographes ne sauraient vous tomber du ciel, on le pense bien — et si je pouvais faire le compte des heures, des jours, des mois, des années que j'ai passés à les choisir, à les attendre, à les poursuivre, à les trouver, je m'apercevrais que je leur ai consacré plus de temps qu'il ne m'en a fallu pour écrire mes cent vingt-quatre pièces ! — Qu'est-ce donc qu'un collectionneur ? — Et lorsque ces objets que vous avez acquis, par amour chaque fois — jamais par intérêt, jamais par vanité — lorsque, groupés avec discernement, ils forment un tout harmonieux, divers ; lorsque le voisinage que vous leur imposez ne les contrarie pas, lorsque le vert de ce Gauguin n'agace pas le bleu du Rouault qu'il coudoie, lorsque l'ensemble enfin, toiles, marbres, dessins, bronzes — Rembrandt, Daumier, Watteau, Degas — art nègre, Guardi, Picasso, XVIII^e^ siècle ; oui, lorsque tout cela se sourit, s'apparente et semble être, en un mot, le reflet de vous-même, là alors, oui, vous avez le droit de dire que vous êtes un collectionneur. »

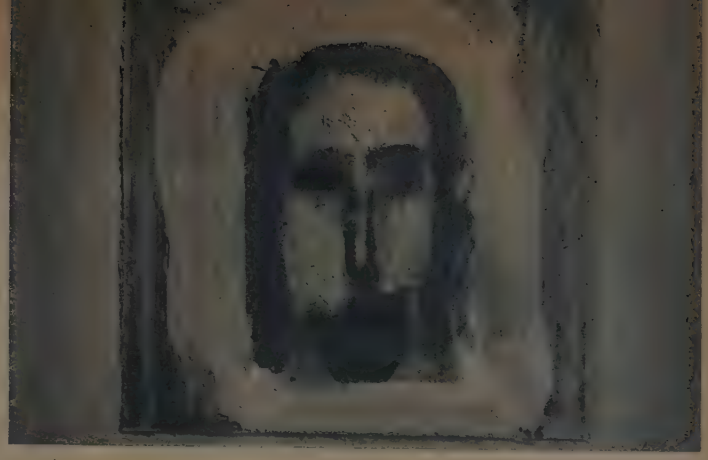
Les goûts de Sacha Guitry semblent le porter vers les grandes œuvres de petit format (autrement, comment loger cette quantité ?), avec une prédilection pour les impressionnistes et pour ceux qui en continuent la tradition, et un penchant pour les fleurs. Que de bouquets revêtent bord à bord les parois de la galerie dont chacun, à y regarder d'un peu près, est un chef-d'œuvre de délicatesse ! Nous y trouvons ceux de Courbet et de Fantin-Latour, de Manet et de Cézanne, de Van Gogh et de Renoir, de Bonnard et de Vuillard, et encore de Valadon, de Vlaminck, de Van Dongen, de Matisse, de Friesz, de Braque, de Marie Laurencin, de Roland Oudot.

Dès son jeune âge Sacha Guitry songeait à posséder une maison dans laquelle, partout où il poserait les yeux, il ne verrait que de jolies choses. Il est comblé. Sans doute, placer une aquarelle de Boldini à côté d'une tête de Christ de Rouault, accrocher un Toulouse-Lautrec entre un portrait du XVIII^e^ siècle et un autre de Modigliani, y a-t-il là de quoi laisser sans voix un muséographe ; mais

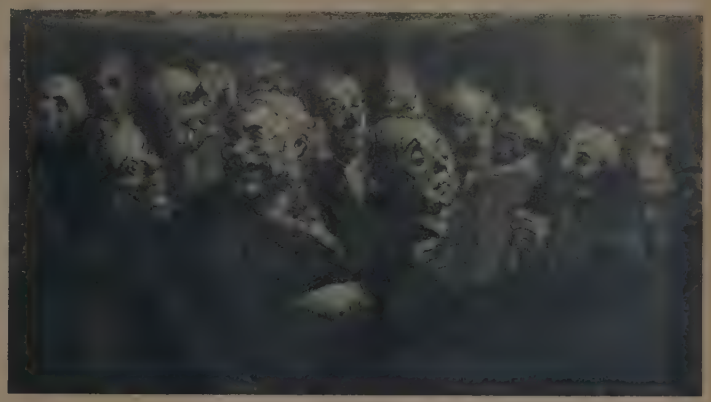


SES COLLECTIONS





CI-DESSUS : UNE « TÊTE DE CHRIST », DE ROUAULT, A PEINE PLUS GRANDE QU'UNE CARTE POSTALE. CI-DESSOUS : UN BOIS GRAVÉ PAR DAUMIER.



l'amateur s'attache à toutes sortes de préoccupations qui ne sont pas celles du muséographe ; au surplus, parmi les choses belles, la seule vraie discordance n'est-elle pas la médiocrité ?

Ici rien de médiocre. Si vous vous trouvez en face d'objets inattendus, sans beauté propre, ce sont des reliques chargées d'histoire et d'héroïsme. Voici le fanion de Joffre, sa Médaille militaire et l'ordre du jour de la Marne ; voici des souvenirs de l'Empereur à Sainte-Hélène, un gilet de Robespierre, l'écharpe de maire de Clemenceau en 1870, le manuscrit de *la Madelon*. Mais ce qu'il y a sans doute de plus prodigieux, c'est la collection des autographes, des innombrables feuillets où nous discernons le mouvement de la pensée chez tant de personnages illustres, depuis les manuscrits de François Ier, d'Henri IV, de Louis XIII, de Louis XIV. En faire la nomenclature serait résumer notre histoire littéraire (presque tout est français, à l'exception des musiques de Mozart et de Beethoven). Signalons seulement les quarante-six lettres de Jean-Jacques Rousseau et les deux mille six cents pages, incroyablement raturées et surchargées, de *l'Education sentimentale*.

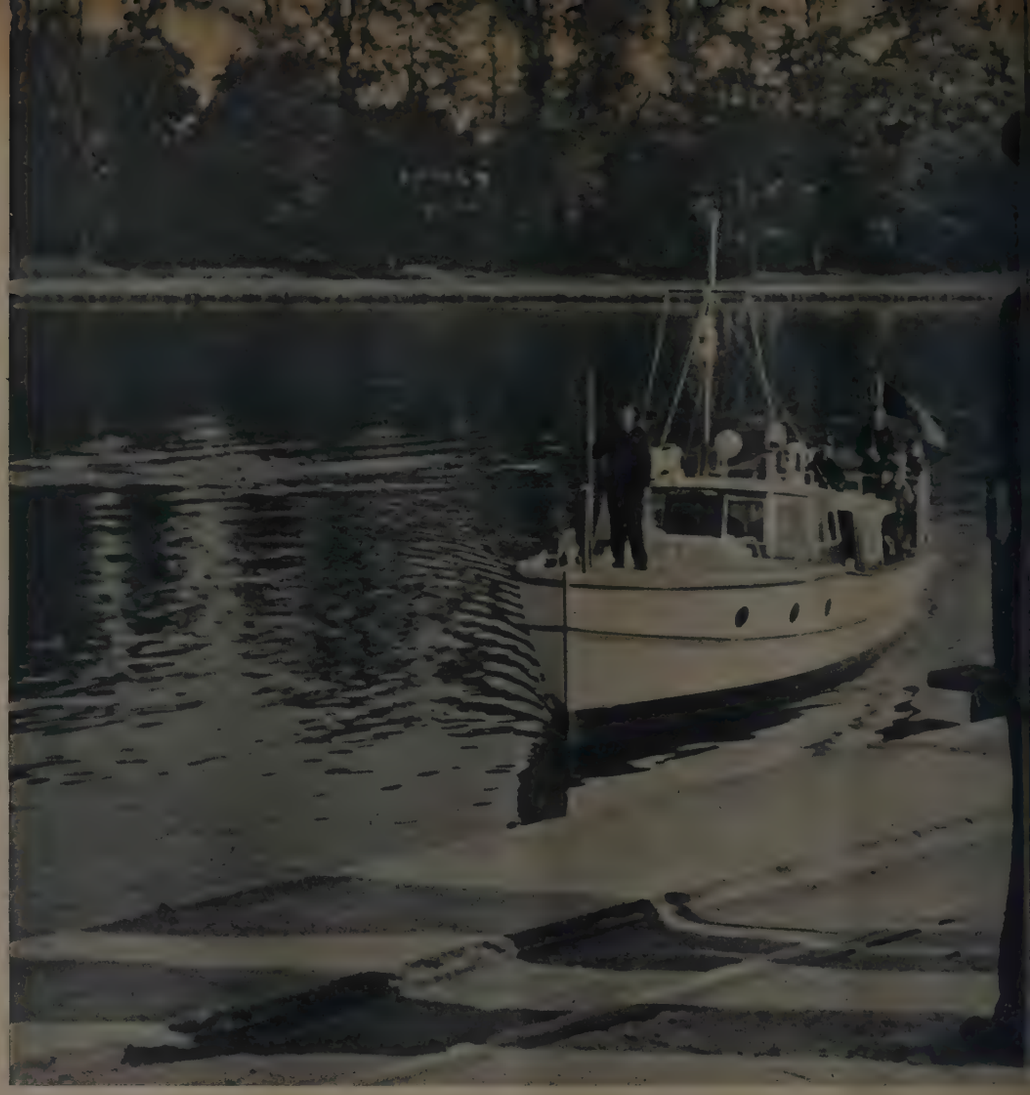
Parmi les livres, parmi tant d'éditions recherchées par les bibliophiles, il est un ouvrage qui offre une précieuse particularité. C'est une édition de *l'Ecole des femmes* où se trouve en marge de la page 52 un seul mot, l'un des très rares mots qui nous soient parvenus de la main de Molière : dans un vers il a remplacé *amour* par *esprit*. Qui s'étonnerait que Sacha Guitry, plus qu'à tous les autres, tienne à ce livre-là ?

EN HAUT : VUE DE LA GALERIE. EN BAS, A G. : CÉZANNE PEINT PAR LUI-MÊME. CI-DESSUS, A G. : L'ORDRE DU JOUR DE LA MARNE, ÉCRIT DE LA MAIN DE JOFFRE ; A DR. : LETTRE DE LOUIS XIV AU SAINT-PÈRE.

RENOIR : « COCO ÉCRIVANT. »

CES OFFICIERS SE REMETTRONT EN CIVIL HORS DU CAMP EN RAISON DE LA PROXIMITÉ DE LA ZONE RUSSE.

CES PETITS CUTTERS SONT LES SEULS BATIMENTS DE LA MARINE FÉDÉRALE ALLEMANDE... POUR L'INSTANT.



CI-DESSUS : LE CAPITAINE KNUTH (A DROITE), QUI COMMANDA PENDANT LA GUERRE UNE IMPORTANTE UNI 500 HOMMES : EFFECTIF DE LA MARINE FÉDÉRALE, QUI COMPTE AUTANT DE GRADÉS QUE DE MATELO

L'ALLEMAGNE SE PRÉPARE A RÉARMER

UN EMBRYON DE KRIEGSMARINE DÉJA !

On en est encore aux controverses préliminaires sur l'armée européenne et déjà l'attention se porte sur le nombre et sur la composition des unités militaires que l'Allemagne serait autorisée à constituer pour leur intégration dans cette armée européenne et sur les formations aériennes dont elle pourrait disposer. On parle peu, en revanche, de la reconstitution d'une marine militaire allemande. Il est vrai que l'Allemagne de l'Ouest est privée de la plus grande partie de ses accès maritimes depuis que l'U. R. S. S. s'est annexé la Prusse-Orientale et qu'elle occupe la Poméranie.

Mais les Allemands sont gens prévoyants et qui voient loin ! Ils se préoccupent déjà de former dans l'organisation de la « protection des frontières maritimes de la République fédérale » une première unité embryonnaire de forces navales qui serait prête à fournir les cadres d'une nouvelle Kriegsmarine.

C'est à Neustadt, dans la baie de Lübeck, c'est-à-dire à portée de vue de la zone orientale russe, que cette première unité maritime s'est installée. Elle y occupe des locaux mis à sa disposition dans une ancienne école de sous-marins qui est encore à l'heure actuelle en grande partie le refuge de *displaced persons*, Polonais et réfugiés.

Trois bâtiments construits au bord de la mer, entre autres celui de l'Ecole de yachting de l'Association des sports de haute mer, servent à la fois de retraite et de bâtiment de service à la jeune unité de marine.

Tout d'abord en juillet de l'année dernière

LA SIGNALISATION SE FAIT A BRAS, CAR L'UNITÉ NE DISPOSE PAS D'INSTRUMENTS DE BORD.
CI-DESSOUS : UN OFFICIER INSTRUCTEUR EXPLIQUE LE ROLE DES PIÈCES DE LA MITRAILLEUSE.

EN LA PERSONNE D'UN LIEUTENANT, L'ANCIENNE KRIEGSMARINE ENSEIGNE LE MANIEMENT D'ARMES AUX RECRUES... FUTURS CADRES DE LA NOUVELLE.

une centaine d'anciens marins de la Kriegsmarine ont été recrutés pour constituer les premiers cadres. En septembre quatre-vingts jeunes recrues s'installèrent à leur tour, et bientôt cet embryon de force maritime comptera cinq cents hommes. Mais ce total offre la particularité de représenter un nombre égal de gradés et de matelots.

La « flotte » elle-même se compose de trois petits « cutters » de pêche que l'on a sauvés de la démolition au prix de 35.000 D. Marks, qui ont été rééquipés et mis en service : *Mouette*, *Hirondelle* et *Albatros*, ainsi ont été baptisés ces modestes bateaux que les Allemands de la côte appellent avec une ironie amère des « croiseurs blindés ». De temps à autre on navigue avec ces « navires sans nom », mais les équipages se gardent de s'éloigner trop de la terre. D'abord ils n'ont pas d'instruments de navigation à bord — mais compas, jumelles et sextants doivent leur être bientôt octroyés. Ensuite le pavillon qu'ils

FACE A LA ZONE ORIENTALE (A L'HORIZON), LE PAVILLON FÉDÉRAL FLOTTE SUR LA BALTIQUE.

arborent en poupe ne leur vaut actuellement qu'une protection très incertaine. Car ce pavillon, s'il est reconnu par les puissances occidentales, ne l'est pas par l'U. R. S. S. et les puissances satellites de l'Est. Quelle serait la réaction de celles-ci à l'apparition dans les eaux orientales de ce nouveau pavillon, on l'ignore, et pour l'instant mieux vaut éviter de trop attirer l'attention !

Cette « unité de protection des frontières maritimes » est placée sous le commandement d'un marin expérimenté, le capitaine Knuth, originaire de Flensburg, qui commandait pendant la guerre une importante unité de marine. De même les autres officiers et sous-officiers sont pour la plupart des marins de l'ancienne Kriegsmarine, qui se réjouissent de pouvoir remettre les pieds sur une coque, si menue soit-elle, et d'avoir sous leur coupe de jeunes recrues à qui ils inculquent les principes en usage dans cette marine de guerre dont naguère le Reich se montrait si orgueilleux.

LE MONDE A TIRE-D'AILE

PAR L.-C. BOUSSARD

L'AVIATION a changé la conception même du monde. Déjà pour les navigateurs du ciel les cartes ne représentent plus que le squelette de la terre avec quelques flèches, croix ou points indiquant les vents, les postes radio, les fronts météorologiques et les pressions en altitude, seuls repères nécessaires pour ceux qui survolent le monde sans même le voir et qui vont et viennent sur la trame de la mince couche d'air qui frange là « terre des hommes ». On fait tenir un hémisphère sur une feuille de papier. D'immenses pays comme le Canada, le Brésil ou l'Inde ont une économie en grande partie fondée sur les transports aériens. Le service aérien à destination du Népâl sur la route Calcutta-Patna-Khatmandu permet de remplacer par un vol de trois heures un voyage pénible de trois jours, effectué en partie à dos d'éléphant et à dos d'âne pour franchir l'Himalaya. Il existe une aviation religieuse qui permet aux pèlerins de se rendre en masse à Rome, à Lourdes, à La Mecque ou à Jérusalem. L'avion et l'hélicoptère servent à la lutte contre les parasites des plantes, à la surveillance des forêts, à l'empoissonnement des lacs et des rivières, à l'ensemencement et à la fertilisation des terres. Avec l'hélicoptère l'homme, qui jusqu'à présent ne pouvait faire en l'air que de la marche avant, fait de la marche arrière. On ne saurait assez répéter que c'est un jeu maintenant que de survoler les régions polaires et que la route la plus courte pour aller de Chicago à Calcutta passe par le Canada, la Sibérie, le Sin-Kiang, la Chine et le Tibet. Le nombre des voyageurs aériens dans le monde a presque doublé depuis 1947, tandis que la charge marchande transportée faisait plus que tripler. Le trafic en 1951 a atteint vingt fois celui de 1937.

Aux Etats-Unis, où il meurt quatre-vingt-dix personnes toutes les vingt-quatre heures dans des accidents d'automobile, on a calculé qu'il y avait moins de tués chaque année dans des accidents d'avion que de personnes envoyées dans l'autre monde à la suite de ruades d'ânes.

Si un avion de transport est si coûteux de nos jours (2 millions de dollars pour un Boeing Stratocruiser), c'est qu'il est à la fois un village et une usine qui ne peuvent être construits sans l'apport et l'expérience de mathématiciens, de chimistes, de métallurgistes, d'électriciens, d'experts en télécommunications, de médecins. Les charges doivent être — comme pour la poste — réparties sur l'ensemble des transports effectués, et une variation de quelques sous dans les tarifs du Pacifique a des répercussions sur les prix à New-York ou à Paris. Au demeurant, les grandes compagnies aériennes viennent de s'entendre pour inaugurer sous peu, cette année même, des voyages « touristes » à des prix considérablement réduits.

LE PRODIGIEUX DÉVELOPPEMENT ET L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

LE TEMPS ET L'ESPACE

L'histoire de l'aviation n'est pas seulement l'explication, même scientifique, des rapports entre l'espace parcouru et le temps mis à le parcourir. En 1951, cinquante ans à peine après les premiers envols des frères Wright, les seuls avions des compagnies commerciales à services réguliers ont parcouru une distance représentant trente-sept mille fois le tour de l'équateur, tandis que pour la traversée de l'Atlantique-Nord il y avait plus de voyageurs par air que par mer. La mise en service des avions à réaction permettra à très bref délai d'aller de Londres en Australie en trente-trois heures au lieu de soixante-huit heures. On vole de Montréal à Paris en neuf heures. On traverse l'Atlantique d'est en ouest en quatre heures. A toute minute du jour

et de la nuit il y a quelque seize mille personnes en l'air à bord d'un avion. En des circonstances difficiles, c'est par avion qu'on peut maintenir la situation à Berlin. Pendant les opérations de Corée, la capacité de transport par avion est d'environ 7 % de celle fournie par les Etats-Unis pendant la guerre mondiale.

Ce qui frappe le plus, c'est que l'aviation, tout en devenant un moyen habituel et normal de transport, n'en reste pas moins au seuil de la découverte et de l'aventure. Déjà nous sommes entrés dans l'ère de l'aviation supersonique. Les hélices trop gênantes font place aux « jets ». On songe à se débarrasser, en s'élevant assez haut, de l'air qui résiste trop, vibre trop, brûle trop. Bientôt on ne calculera même plus en minutes, heures, milles, kilomètres, mais en unités *mach* exprimant les rapports entre la vitesse d'un avion et la vitesse du son, quelle que soit l'altitude.

Les juristes étudient déjà ce que sera le nouveau droit international aérien, celui de l'au-delà. Ainsi, grâce à l'aviation l'homme entrera bientôt, s'il parvient à protéger son organisme dans les très courtes phases de l'accélération et de la « décélération », dans cet étrange domaine où il n'y a ni air, ni son, ni lumière, dans ce vide infini où il se trouvera face à face avec ce que sont en fait le temps, le néant et l'éternité.

INITIATIVES FRANÇAISES

D'où cette constatation que l'aviation ne peut vraiment être qu'internationale. Encore que toute la conception moderne de la vie internationale aérienne soit aujourd'hui fondée sur ce principe que chaque Etat possède la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire, les avions ne connaissent pas les frontières, et il est nécessaire pour assurer la rapidité et la sécurité des frontières qu'un pilote hollandais, avec un équipage italien, un avion anglais, volant d'un aéroport argentin vers un aéroport danois, sache se servir d'installations de météorologie américaines, de stations de radio françaises et d'installations diverses de communication et d'aide à la navigation maniées par des ingénieurs et des ouvriers espagnols, portugais ou belges. Il était nécessaire de créer une organisation internationale qui établisse et maintienne l'ordre dans un domaine où tout est mouvant, mais soumis à une discipline basée sur les données les plus récentes de la science.

AU CENTRE : M. HENRI BOUCHÉ, DIRECTEUR DE L'INSTITUT FRANÇAIS DU TRANSPORT AÉRIEN, REPRÉSENTANT DE LA FRANCE AU CONSEIL PERMANENT DE L'O. A. C. I.; ASSIS, A SA G. : LE DOCTEUR WARNER, PRÉSIDENT DE CE CONSEIL, ET, A SA DR. : M. ROPER, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL, RETRAITÉ.

La France, qui n'est pas seulement le pays des exploits individuels, le pays de Blériot, de Védrines, de Mermoz, prit l'initiative en ce domaine nouveau des activités humaines. C'est en France, où, au dire de Parker Van Zandt, se trouve le centre géométrique de l'hémisphère principal, sur le cap de l'Eurasie, face au continent américain, que fut signée la convention internationale de Paris d'octobre 1919, qui entra en vigueur en 1922. C'est en vertu de l'article 34 de cette convention que fut instituée la Commission internationale de navigation aérienne (C. I. N. A.), placée sous l'autorité de la Société des Nations et dont le siège fut fixé à Paris. La C. I. N. A. traitant de questions techniques, on créa en 1930, sur l'initiative de la France, le Comité de coopération aéronautique civile au sein de la Société des Nations afin que les questions économiques ne fussent point laissées de côté. C'est un gouvernement français qui, en 1925, décida de réunir à Paris une conférence internationale de caractère juridique. Celle-ci fut à l'origine du Comité international technique d'experts juridiques aériens (C. I. T. E. J. A.), dont le siège fut fixé à Paris et dont les travaux permirent de préparer, de signer et de ratifier les conventions internationales de droit aérien de Varsovie (1929), de Rome (1930) et de Bruxelles (1938).

LE PARLEMENT ET LE CONSEIL DE L'AIR A L'O. A. C. I.

Sous l'aiguillon des nécessités militaires, l'aviation fit de tels progrès techniques qu'il apparut nécessaire à cinquante-deux Etats de se faire représenter à la Conférence de Chicago, en novembre 1944, pour y élaborer une convention qui constitue la charte de l'aviation civile internationale. Ainsi fut créée l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'O. A. C. I., qui a son siège permanent à Montréal.

Cette organisation, dont l'assemblée annuelle constitue véritablement le parlement de l'air mondial, groupe cinquante-sept Etats (l'U. R. S. S. et ses satellites ainsi que la Chine n'ont font pas partie). Elle est depuis 1947 liée par un accord aux Nations Unies, dont elle est une institution spécialisée. Elle est dirigée par un conseil permanent formé des représentants de vingt et un Etats, élus par l'assemblée pour un mandat de trois ans et choisis soit en raison de leur position géographique, soit en raison de leur importance majeure dans le transport aérien. Le conseil est présidé par un Américain, le docteur Edward Warner. L'objet de l'O. A. C. I. est d'établir la collaboration internationale dans un triple domaine : technique, économique et juridique. D'où l'existence auprès du conseil, à Montréal, de trois organismes permanents : la commission de navigation aérienne, le comité juridique et le comité du transport aérien. Le secrétariat de l'organisation, dirigé par un secrétaire général, le Suédois Carl Ljungberg, qui vient de succéder au Français Albert Roper, est composé de quatre cents fonctionnaires internationaux.

La France est représentée à ce conseil depuis la création même de l'organisation par M. Henri Bouché, normalien, disciple d'Alain, aviateur, éditeur et rédacteur en chef de publications aéronautiques, auteur de *l'Economie du transport aérien en Europe* et directeur de l'Institut français du transport aérien.

LES CODES DU CIEL

Il existait déjà un code de la route et une réglementation internationale des chemins de fer. L'O. A. C. I. s'occupe des codes du ciel.

Le conseil adopte et recommande aux nations membres de l'organisation les standards ou pratiques recommandés qui lui semblent les meilleurs pour l'unification du transport aérien, de la navigation aérienne, du droit international aérien, public et privé, de l'aide collective pour le financement des services de navigation.

Il est nécessaire de maintenir, un peu arbitrairement sans doute, dix régions de navigation aérienne dont les frontières se chevauchent. Tandis que des *divisions* composées d'experts de tous les pays étudient les problèmes mondiaux, des conférences *régionales*, où ne sont représentés que les techniciens d'un groupe de nations, s'efforcent de sérier et de résoudre les problèmes de telle ou telle des dix régions de navigation aérienne. L'O. A. C. I. a quatre bureaux régionaux, situés au Caire, à Lima, à Paris, à Melbourne. La nature même des vols à effectuer diffère considérablement suivant les régions. Par exemple, la presque totalité des vols dans la région de l'Atlantique-Nord s'effectuent sur de longues distances au-dessus d'un désert d'eau salée, d'une plaine liquide de 3.000 milles, tandis que dans la région Europe-Méditerranée il s'agit surtout de parcours limités au-dessus de la terre ferme. L'observateur le moins averti se rend aisément compte que les problèmes d'organisation du trafic aérien sur le continent de l'Europe occidentale à forte densité de population, où les cloisonnements politiques sont multiples, sont beaucoup plus difficiles à régler que les voyages aériens au Brésil ou en Afrique.

L'ÉCONOMIE ET LES LIBERTÉS DE L'AIR

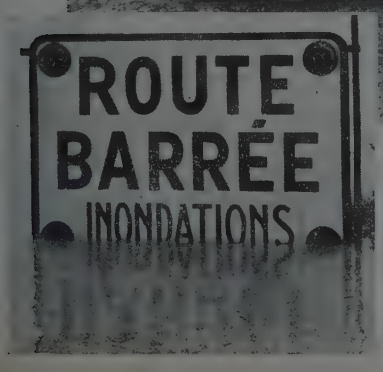
Il ne suffit pas de décider des mesures pratiques à prendre pour les services techniques, pour les communications, la navigabilité, la cartographie, les recherches et les sauvetages, les qualifications du personnel, l'information aéronautique, l'organisation des aéroports et des pistes. Dans le domaine économique, il faut ajuster des considérations et des intérêts multiples et antagonistes en vue de l'élaboration à plus ou moins brève échéance d'un accord multilatéral sur l'échange des droits commerciaux. Pour le moment on se heurte encore à de grandes difficultés au sujet de la « Cinquième Liberté », celle qui consiste dans le privilège pour un aéronef de transporter des passagers, du courrier et du fret entre deux points situés l'un et l'autre en dehors de l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité. Il faut arriver à une entente pour la poste aérienne, les transports aériens, qu'ils soient réguliers ou non réguliers, les taxes d'aéroports, les redevances perçues pour l'usage des services de navigation aérienne... Il faut tenir à jour, colliger, analyser et publier les renseignements statistiques concernant les frais d'exploitation des diverses lignes aériennes afin de mieux comprendre pourquoi l'on dépense et comment se font les recettes. Il faut aussi, et ce n'est pas la tâche la moins difficile, tenter de faire disparaître ces entraves à la rapidité des transports que constituent toutes les formalités de douane, d'immigration, de déclarations de monnaie et la paperasserie à qui sont dus tant de retards et tant de tracasseries inutiles. Si des voyageurs peuvent si tranquillement et si librement circuler de continent à continent, c'est parce que les services de navigation aérienne, grâce à des ententes de financement, d'aide collective, ont permis d'établir, par exemple, le réseau de navires-stations météorologiques chargé de donner des renseignements dans l'Atlantique-Nord, et les réseaux d'aides radio, de météorologie et d'aides à la navigation aérienne, installés en Islande, au Groenland, aux îles Féroé, et qui permettent aux avions de ne jamais perdre le contact, au long des routes les plus sinueuses et les plus étirées.

Des conventions juridiques internationales nouvelles sont nécessaires pour régler les problèmes des hypothèques sur aéronefs, des dommages causés aux tiers, de la responsabilité du transporteur envers les voyageurs et les expéditeurs, de l'abordage. Tout récemment, l'O. A. C. I. s'est mise à participer au vaste programme d'assistance technique des Nations Unies en vue d'aider les nations non encore pleinement développées.

Tels sont, en bref, l'histoire et le rôle de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Seules la routine et la politique peuvent limiter la progression d'un moyen de transport qui l'emporte sur tous les autres par la vitesse, la régularité et la sécurité tout en poursuivant, à la découverte de la terre, du ciel, des océans, des astres, les longues aventures d'autrefois, et qui est le plus sûr moyen de désintégrer non pas la matière, mais les préjugés, les malentendus, les barrières physiques ou morales.

Communications coupées, villes dévastées, habitants évacués en hate... les eaux du bassin de la Garonne ont ravagé la plaine...

LE SUD-OUEST SOUS LES EAUX



A Toulouse, plusieurs quartiers furent envahis et chaque jour, sous la pluie impitoyable, des passants anxieux regardent, du haut des ponts, monter le fleuve.

L'OPINION DE DENIS MARION

SUR « QUATORZE HEURES » ET « L'AMOUR, MADAME »

QUAND ce film fut présenté au festival de Venise j'ai trouvé de mauvais goût que les deux versions de l'épilogue (l'heureuse et la malheureuse, pour employer un vocabulaire commode) fussent projetées successivement. Mais je n'imaginais pas une seconde que ce détestable errement pût être adopté lors de la sortie en exclusivité. C'est pourtant ce qui s'est produit. Je sais qu'il y a des précédents. Entre autres, un qui est respectable : *le Dernier des hommes,* de Murnau, où le seul dénouement logique, d'une tristesse implacable, est suivi d'un prolongement optimiste, donné pour tel, comme concession délibérée au spectateur ; et un qui ne l'est pas : *les Amoureux sont seuls au monde,* où il y a deux dénouements aussi arbitraires l'un que l'autre.

Mais l'intérêt et la valeur de *Quatorze Heures* tiennent dans la fidélité à un fait divers authentique : celui du jeune homme qui est resté tout ce temps sur le rebord du vingtième étage d'un hôtel sans avoir le courage de se jeter dans le vide ni celui de renoncer à son suicide. L'issue d'un reportage romancé peut être indifférente. (Pour prendre un exemple encore plus récent, le capitaine Carlsen a passionné des millions de gens, indépendamment du fait que le *Flying Enterprise* ait été on non amené à bon port.) Ce qui n'est pas admissible, c'est qu'elle soit donnée comme telle. Carlsen serait parfaitement méprisable s'il avait pu penser que sauver son navire n'avait pas d'importance, mais bien de faire parler de lui pendant dix jours dans les journaux. Et le protagoniste de *Quatorze Heures* le devient à partir du moment où son refus de la vie et sa peur de la mort cessent d'être la plus tragique des alternatives pour devenir un prétexte à fabriquer de la pellicule particulièrement émouvante.

Qu'on ne vienne pas parler de la liberté du créateur. Sans doute Dostoïevsky, dans le premier jet de *l'Idiot,* faisait-il assassiner Nastasia par le prince Muichkine : mais quand il s'est décidé pour Rogojine, il n'a pas ajouté un post-scriptum rétablissant la première version.

En réalité Hathaway ne s'est pas intéressé au cas du suicidé : pour l'expliquer, il a sacrifié à la mode en acceptant une explication psychanalytique au rabais. Voilà sans doute pourquoi il a toléré cette monstruosité du double dénouement. Tout son effort a porté sur deux autres points, qui suffisent d'ailleurs à assurer l'intérêt considérable de son film.

D'une part, une prodigieuse mise en scène qui nous restitue la sensation physique de cette triple situation : le vertige du candidat au suicide, l'embouteillage spectaculaire de la rue où il va s'écraser, l'organisation des moyens de sauvetage. (Là, il y aurait aussi matière à réflexion sur l'organisation sociale, qui se dépense avec un réel désintéressement pour sauver un homme qui veut mourir et qui, avec un inexorable égoïsme, en condamne à mort d'autres qui veulent vivre.)

D'autre part, une étude d'une froide férocité sur le sadisme des foules. Dans les badauds qui se massent sur le trottoir se trouve la proportion habituelle de braves gens et de salauds. Un couple de jeunes amoureux est touchant comme le sont inéluctablement les jeunes amoureux. Un couple de divorcés est ridicule comme le sont non moins inéluctablement les gens d'âge mûr dépassés par leurs complications sentimentales. Mais indistinctement tous ne voient dans l'homme adossé contre le mur et hypnotisé par le vide qu'un spectacle, d'autant plus fascinant qu'il est moins courant. Et l'accident qui, finalement, déclenche le saut dans le vide est le geste d'un enfant qui, avec la définitive inconscience de son âge, se livre à une parodie sacrilège du drame qu'il épie.

Enfin une agréable comédie française. Aussi inconsistante que la mousse du champagne, diront les esprits chagrins. Mais quand le champagne mousse dans mon verre, ce n'est pas moi qui irait cracher dedans.

Une intrigue qui développe agréablement et sans trop de complaisance un amusant point de départ ; un dialogue qui fait rire sans effort ; une mise en scène adroite qui évoque, mieux que je ne l'aie jamais vu faire, l'atmosphère quand même curieuse des plages de la Côte d'Azur pendant l'été ; une interprétation éblouissante qui suffirait à elle seule à assurer le succès : qu'exiger de plus ?

L'astuce est d'avoir fait jouer à Arletty non pas le rôle d'une vedette du cinéma, mais celui de M^me^ Arletty — telle du moins que se l'imaginent les lecteurs des hebdomadaires spécialisés. Elle se double de faire intervenir Marcel Achard comme un simple figurant, alors que le dialogue rend un son tellement voisin de celui de *Jean de la Lune.*

Mais aucune astuce n'est nécessaire pour que François Périer apparaisse pour ce qu'il est : le jeune premier comique qui détermine chez le spectateur un sentiment de complicité. Ni pour nous révéler en Nadine Basile une débutante dont la fraîcheur et le charme nous permettent d'espérer une carrière aussi éblouissante que celle de Danièle Delorme — qui a gentiment accepté de paraître une seconde.

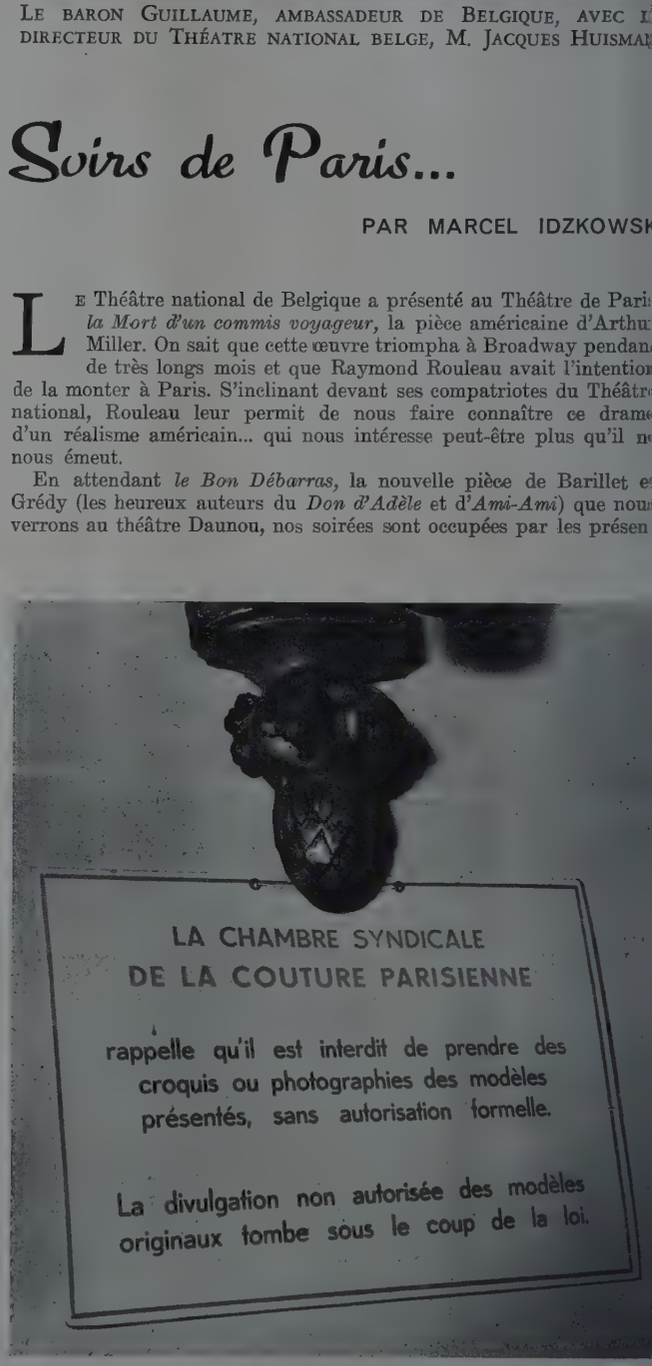
LE BARON GUILLAUME, AMBASSADEUR DE BELGIQUE, AVEC L DIRECTEUR DU THÉATRE NATIONAL BELGE, M. JACQUES HUISMA

Soirs de Paris...

PAR MARCEL IDZKOWSK

LE Théâtre national de Belgique a présenté au Théâtre de Pari *la Mort d'un commis voyageur,* la pièce américaine d'Arthu Miller. On sait que cette œuvre triompha à Broadway pendan de très longs mois et que Raymond Rouleau avait l'intentio de la monter à Paris. S'inclinant devant ses compatriotes du Théâtr national, Rouleau leur permit de nous faire connaître ce dram d'un réalisme américain... qui nous intéresse peut-être plus qu'il n nous émeut.

En attendant *le Bon Débarras,* la nouvelle pièce de Barillet e Grédy (les heureux auteurs du *Don d'Adèle* et d'*Ami-Ami*) que nou verrons au théâtre Daunou, nos soirées sont occupées par les présen



LA HAUTE COUTURE PREND SES DISPOSITIONS POUR QUE LES PHOTO-GRAPHIES DES ROBES NE SOIENT PAS PUBLIÉES AVANT L'HEURE H.

E G. A DR. : DEUX INTERPRÈTES DE « LA MORT D'UN COMMIS OYAGEUR », G. RANDAX ET M. BERTEAUX, FÉLICITÉS PAR GRAVEY.

tions de haute couture, et nous admirons la sportivité et l'endurance nos chroniqueuses qui, elles, assistent à trois collections quotiennes. Bien entendu je ne vais pas concurrencer ces techniciennes, autant que c'est à n'y plus rien comprendre, car qui nous dira jamais ù se trouve la taille ? Remontée chez Jacques Fath, elle se promène hez Jean Dessès, elle retrouve sa place bien marquée chez Carven t est « errante » chez Pierre Balmain.

Après ça, allez vous faire une idée !

Chez Lucile Manguin j'ai admiré une ravissante collection et, à ntendre les cris d'admiration poussés par Simone Valère, je décerne palme au numéro 93. Jean Desailly était de mon avis. C'est un onnaisseur ! Chez Pierre Balmain Lady Diana Cooper et M^me^ Edgar aure furent les clientes les plus remarquées. Chez Jacques Fath ai noté Orson Welles, Micheline Presle, Jacqueline Delubac, Lise eharme, la princesse Troubetzkoy... et aussi un chef de publicité ui voulut empêcher mon photographe de prendre un cliché tant qu'il aurait un mannequin dans le salon, mais comment persuader ce onsieur si parisien qu'un journaliste qui fait de la copie n'est pas orcément un copieur ?

HEZ LUCILE MANGUIN SIMONE VALÈRE ADMIRE LES JOLIES ROBES. EAN DESAILLY DIT : « CELLES QUI LES PORTENT SONT JOLIES ! »

L'OPINION D'YVES GANDON

SUR « LA MORT D'UN COMMIS VOYAGEUR » ET LE THÉATRE « BONJOUR »

Le Théâtre national belge, qui entre dans sa septième année, est venu nous présenter un de ses spectacles au Théâtre de Paris. Il s'agit de *la Mort d'un commis voyageur,* drame en deux parties de l'Américain Arthur Miller, dans une adaptation de M. Raymond Gérôme. La pièce, à New-York, est allée aux nues ; toute la critique l'a saluée comme un chef-d'œuvre. Moins ingénus, pour notre disgrâce, que nos amis d'outre-Atlantique, nous n'y voyons qu'une œuvre sympathique, ambitieuse, maladroite, lente, avec quelques moments d'émotion et de plus nombreux moments d'ennui. On pense à un Georges Ancey, champion de base-ball, qui aurait fait ses études d'art dramatique par le truchement d'un cinéma spécialisé dans l'adaptation des mélodrames de la bonne époque.

C'est le ratage d'une vie qui nous est proposé sur la scène par M. Arthur Miller : sujet ressassé par tout le roman naturaliste. L'auteur ne nous cache rien du drame intime de son commis voyageur, Willy Loman. Durant des années, ce brave homme, faible de caractère, a vécu dans l'illusion. En un seul jour, tout s'écroule. Il s'aperçoit que sa femme est malheureuse, que ses deux fils, dont l'adolescence était si prometteuse, ont échoué au départ. Pour comble, physiquement diminué lui-même, il se voit congédié par son patron. Il ne lui reste plus qu'à se donner la mort, et il le fait sans hésiter afin d'assurer l'aisance des siens, qui toucheront le montant de son assurance sur la vie.

La technique de cette pièce, fortement marquée par l'influence du cinéma, est d'un impressionnisme bien dépassé et quelque peu sommaire. Les continuels retours faits par l'infortuné commis voyageur sur sa vie passée, les jours heureux et les espoirs envolés commencent par brouiller la ligne dramatique, puis n'apparaissent plus que comme une suite de sketches amers, lugubres et prévus. Dès lors cette « tranche de vie » offre pour un spectateur étranger le seul intérêt anecdotique procédant des détails spécifiquement américains : il ne s'élève pas à une vérité générale, encore qu'il s'agisse d'un cas-type, parce que la stylisation est imparfaite. Dans un esprit sensiblement identique *la Petite Ville,* de Thornton Wilder, est d'un art bien supérieur.

La mise en scène ne contribue pas à remédier aux déficiences de l'ouvrage. Les éléments essentiels du décor restent en place, les accessoires seuls sont modifiés. Il en résulte une impression gênante d'improvisation.

Je n'en rendrai pas moins hommage au talent et à l'expérience des deux protagonistes du drame : M. Georges Randax, profondément humain et pathétique dans le rôle de Willy Loman ; M^me^ Maxane, mère déchirée, qui joue sans cris, avec une efficace et douloureuse simplicité ; l'ensemble de la troupe étant d'ailleurs très honorablement homogène.

Rien n'est plus malaisé que la réussite d'un spectacle pour la jeunesse. Entre la niaiserie et l'incompréhension du public les écueils sont nombreux. Le théâtre Bonjour, compagnie de M. Achille, animée par MM. Louis Simon et Claude Bergerot, vient de faire mouche du premier coup. Il fallait comprendre que le goût profond de l'enfant est tourné, d'une part, vers le comique, d'autre part, vers la féerie. C'est dans ce sens que sont orientées les recherches de M. Louis Simon avec ses trois fantaisies : *Trésor, Monsieur Achille et son ours* et *Bonhomme noir et Bonhomme blanc.* La plus poétique est assurément la dernière, qui commente les rapports d'un bonhomme de neige et d'un petit ramoneur. C'est aussi, je crois, celle qui a le moins porté, sans doute parce que malgré un ravissant point de départ le comique n'était pas suffisamment fondu dans la poésie.

Trésor se borne au comique, du reste de bon aloi. Dans une ville d'eaux caricaturale un cousin d'Amérique vient offrir sa guenon familière à l'instituteur, son parent. Un voleur intervient, se grime et se trouve victime de sa malhonnêteté. C'est de la gentille morale en images.

Mais où le bonheur de M. Louis Simon — et celui de son public — est complet, c'est dans *Monsieur Achille et son ours.* Tout ce qui peut faire un excellent spectacle pour enfants est ici rassemblé : le cadre d'abord, une maison de campagne où un apiculteur cocasse, M. Achille, se voit dépouillé du fruit de ses peines par un ours trop grand amateur de miel ; puis les personnages : un voisin d'aspect rustique, un vieux monsieur vendeur de ballons rouges, un garde champêtre, la demoiselle d'un château voisin. Je ne vous dirai pas comment, après maint « gag » de la meilleure venue et la métamorphose magique de trois de ces personnages en nains de la dimension des marionnettes, ceux-ci reviendront à une taille normale grâce à l'intervention du bon ours. Les enfants n'étaient pas seuls à rire dans la salle Iéna. La poésie et le comique, intimement fondus, y restituaient le don d'enfance aux critiques chevronnés, et c'était une sensation bien agréable dont je veux remercier non seulement l'auteur, Louis Simon, mais aussi le metteur en scène inspiré, Claude Bergerot, et ses collaborateurs, Pierre Allarty, Jean Calvet, Janine Colas et consorts. Bravo à tous !

★ L'OPINION D'ANDRE ROUSSEAUX ★

LA QUERELLE DE L'ART SACRÉ

Les lecteurs de cette revue ont eu maintes fois sous les yeux des images des œuvres récentes que de grands artistes ont exécutées pour des églises. On n'a pas oublié, notamment, les pages dans lesquelles la chapelle de Matisse, à Vence, a été évoquée. Je crois donc que l'intérêt ainsi éveillé a toutes chances d'être attiré aussi par le petit livre qui vient de paraître sous le titre *Problèmes de l'art sacré* (le Nouveau Portique).

On sait que la question est d'actualité. Il y a quelques mois, le Christ que Germaine Richier avait sculpté pour l'église d'Assy a été l'objet d'une vive querelle : l'audace tragique de ce crucifix scandalisait les uns, exaltait les autres. L'évêque d'Annecy a cru devoir retirer du sanctuaire la statue litigieuse pour la mettre en pénitence dans une annexe. Les passions n'en sont pas apaisées pour autant. On s'enflamme de part et d'autre, dans le camp où Matisse et Rouault sont tenus pour des inspirateurs de la prière, et dans celui où l'art fidèle aux suaves traditions de la rue Bonaparte paraît offrir le seul confort à la piété.

Le livre dont je parle était en préparation avant que le conflit devînt aussi aigu. M. Victor-Henri Debidour, qui prit l'initiative de l'ouvrage et qui en choisit les collaborateurs, explique dans sa préface comment il se voit à la fois favorisé et gêné par le retentissement que la querelle de l'art sacré a pris aujourd'hui dans le public. Car le livre dont il a réuni les éléments s'en trouve, d'une part, vivement éclairé, mais, d'autre part, la discussion que M. Debidour avait voulu ouvrir a dégénéré maintenant en une dispute où la violence des arguments nuit aux précisions et aux nuances de la vérité.

Ajoutons, quant à nous, que la publication de ce livre ne nous en paraît que plus heureuse. Elle apporte une documentation importante et un ensemble de réflexions mesurées sur un problème qui échauffe les passions. Elle met sous les yeux des lecteurs des textes et aussi des photographies. Elle donne la parole à l'un et à l'autre parti, représentés tour à tour par MM. Bernard Champigneulle, Henri Charlier, Michel Florisoone, Joseph Paramelle, le R. P. Regamey et le pasteur Romane-Musculus. Surtout — et ce n'est pas le moins intéressant à mon avis — ce livre donne la parole au public. M. Debidour a conduit lui-même cette enquête, qu'il présente et qu'il commente. Il s'est plu à opposer les réponses les plus vivement contradictoires. Et l'on peut penser que, si la querelle n'avait pas éclaté déjà, il y aurait eu là de quoi la faire naître et la nourrir.

Je ne puis faire écho à toutes les observations que M. Debidour a reçues, et dont beaucoup sont excellentes. Je ne peux même pas reproduire ici les neuf questions que l'enquête a posées. Il faut pourtant citer les deux dernières, qui font figure de tests plutôt que de demandes d'explication. Voici l'une :

« Quelles reproductions d'œuvres d'art avez-vous chez vous ? »

A quoi les réponses ont été décevantes, nous dit M. Debidour. A tel point qu'il ne les reproduit pas. (On serait curieux cependant de connaître les « œuvres d'art » qui ont été citées.) Mais l'enquêteur remarque que beaucoup de correspondants proscrivent la reproduction quelle qu'elle soit : en album, oui ; aux murs, non ; plutôt l'original le plus humble. Ce que M. Debidour commente ainsi : « Ce refus de se contenter de succédanés est louable — mais il est regrettable aussi... On n'échappe à une misère que pour tomber dans une autre... » C'est vrai : du moins l'amateur de « croûtes » (qui les produit souvent lui-même) remonte-t-il à la source créatrice.

L'autre question est celle-ci : « De la peinture de Maurice Denis ou de celle de Rouault, laquelle vous semble le plus chargée de sens religieux, et pourquoi ? »

Voilà une question qui porte bien la date de 1952. Car il y a un demi-siècle Maurice Denis passait pour un peintre d'avant-garde. Mais un religieux à la page dit de lui : « Du bonbon rose. » Rouault a la cote, visiblement, quoiqu'un autre prêtre déclare : « C'est une honte de décorer un sanctuaire avec les horreurs de ce peintre... »

Bien intéressante, enfin, la question qui demande pourquoi le génie chrétien inspire, au XX^e siècle, plus d'écrivains que d'artistes. Mais je ne vois pas que le problème soit élucidé. Ne faut-il pas craindre que la réponse soit celle-ci : si l'on transposait en stuc la poésie de Claudel et de Péguy elle ne serait peut-être pas au goût des foules qui vont implorer la petite Sœur Thérèse ou saint Antoine de Padoue.

★ LES PROPOS LITTERAIRES DE GERARD CAILLET ★

LETTRE SUR LA MORT DU ROMAN

Mon cher Pierre Sipriot,

Grâce à la télévision française, qui se résout à devenir littéraire, j'ai pu vous voir, l'autre jour, sur l'écran. Vous inauguriez une série de conversations avec Pierre Descaves, et j'ai admiré — puisque cette fois nous assistions réellement à un entretien — avec quelle aisance vous meniez les débats. D'autant plus que vous aviez affaire à un adversaire qui ne se laisse pas mener où l'on veut...

Et je sais bien que lorsque je vous aurai exposé mon grief vous me répondrez qu'il s'agissait précisément de piquer votre interlocuteur et de provoquer sa réplique. Néanmoins le sujet me paraît trop grave pour que je m'abstienne d'intervenir.

Il s'agissait d'abord du naturalisme. Parlant au fils de Lucien Descaves — au président de la Société des gens de lettres — à un écrivain qui est lui-même un romancier, vous avez naturellement affirmé la mort de cette esthétique (ce qui était une façon d'amener le brandissement du fameux télégramme : « Naturalisme pas mort ! »). Et cela peut être, en effet, matière à discussion. Mais, avec ce goût du paradoxe qui vous est familier, vous n'avez pas hésité à pousser beaucoup plus loin. Je vous ai vu sourire, cher Pierre Sipriot, et je vous ai entendu déclarer tranquillement que le roman lui-même était mort, inutile, périmé...

Naturellement, vous n'avez pas lancé cette affirmation à la légère. Vous êtes trop bon jouteur pour n'avoir pas cherché à embarrasser votre adversaire. Vous avez ajouté : « Le roman est mort parce qu'il ne peut pas tout dire. » Et d'expliquer qu'il vous paraissait remplacé aujourd'hui par l'essai.

C'est là que je préfère vous arrêter.

Il serait facile, en effet, de vous prouver, textes en main, que le roman vit. On pourrait citer les œuvres, les auteurs. J'ai dit ailleurs quelle foi je mettais en cette « relève littéraire » ; après une expérience dont l'objet exclusif était précisément les jeunes romanciers. Il serait facile encore de vous prouver que le roman vit dans le monde — indispensable ! — des lecteurs ; de vous parler de « tirages » et de cette découverte progressive de la littérature par un public qui y était jusqu'ici rebelle. Tout cela serait vous faire injure.

Aussi bien, je ne veux pas m'en donner le ridicule.

Je sais bien le fond de votre pensée. Sous la formule brutale, vous voulez dire que le roman ne vous intéresse plus parce qu'il n'exprime pas assez. Je me bornerai donc à deux remarques.

D'abord, j'aimerais que l'on n'assignât pas au roman le même but qu'à la philosophie. Si l'on se borne à ce point de vue, en effet, vous avez raison : *les Chemins de la liberté* ne valent pas, de loin, *l'Etre et le Néant*, et je me hérisse quand je vois Sartre parsemer son texte de mots en italique pour être sûr qu'on comprenne l'allusion. Mais pourquoi chercher une équivalence impossible ? Sans alléguer le « roman-distraction » (qui n'est pas méprisable, mais dont vous pouvez répondre que vous le méprisez), n'avons-nous pas assez d'exemples d'œuvres chargées de signification — d'une signification telle qu'elle se dissoudrait si l'on tentait de la réduire au schéma discursif de l'essai ? Prenez *la Porte étroite* ou *Don Quichotte* et faites l'expérience. Prenez même *Candide* et tâchez d'oublier cette perspective de manuel littéraire dont nous sommes tous imprégnés et qui en fait une pâle réponse à l'optimisme leibnizien ! Et si vous me reprochez de me limiter à des créations passées je vous renverrai du *Rivage des Syrtes* aux œuvres de Gilbert Sigaux, afin de mieux marquer toute la souplesse du genre. C'est que — vous avez feint de l'oublier — les grandes œuvres romanesques ne se ramènent pas à une thèse. Elles disent autrement et elles disent autre chose. Leur domaine est de l'ineffable : celui-ci, en philosophie, ne relève tout au plus que de la théologie négative ; et là, c'est la philosophie, justement, qui est périmée.

Mais il y a plus : on ne peut couper entièrement entre l'intelligence et la sensibilité. Par exemple, n'avait-on point coutume de nous renvoyer à J.-J. Rousseau pour comprendre l'atmosphère dans laquelle vivait Kant ? Dans ce sens j'irai jusqu'à dire que le roman peut préparer à comprendre l'essai. « Climat », disait-on voilà vingt ans. Vous saisirez encore ce que je veux dire quand je parlerai de phénoménologie ; et n'est-ce pas vers les héros imaginaires que se tournent les philosophes pour incarner, commodément, leurs abstractions ?

Il y aurait encore beaucoup à dire. J'abrège. C'est déjà trop, direz-vous, pour une déclaration qui n'était presque, somme toute, qu'une boutade. Cette boutade, cher Sipriot, risquait d'être prise très au sérieux. Vous me pardonnerez de l'avoir relevée, et je pense qu'il n'en faudra pas plus pour que vous accordiez, finalement, au roman... un sursis.

PETITES CHRONIQUES

A LA MÉMOIRE D'HENRI BRISSON

Longtemps président de la Chambre, président du Conseil, Henri Brisson, dont la carrière politique fut longue, fut député du X^e arrondissement de Paris. Pour y conserver son souvenir, un comité présidé par M. Lucien Bossoutrot, ancien député du même arrondissement, a pris l'initiative de lui ériger un buste. Celui-ci, œuvre du sculpteur Landowski, a été placé dans le vestibule de la mairie du X^e arrondissement. La cérémonie d'inauguration fut présidée par M. Martinaud-Deplat, garde des Sceaux (sur notre photographie), qui retraça la vie d'Henri Brisson, sur lequel M. Arthur Groussier, son ancien collègue aujourd'hui nonagénaire, conta avec une flamme et une verve juvéniles une série de souvenirs.

LA SEMAINE HIPPIQUE

Il est d'usage au début de chaque saison de faire le point des sommes gagnées par les « jumpers » de concours hippique au cours de l'année précédente. Le livre bleu de la S. H. P., qui vient de paraître, donne à ce sujet d'intéressants résultats.

Deux chevaux seulement dépassent le million : Arlequin D, huit ans, par Ivahnoë P. S. et Impérieuse, demi-sang, propriété de M^me Roblin, se place en tête avec 1.682.361 francs. Il était monté par le chevalier d'Orgeix dans ce style subtil et léger qui lui est particulier. Ulysse B, admirablement compris par M^me d'Orgeix, vient en deuxième position, 1.007.193 francs à son palmarès. Disons beaucoup de bien de Brun et d'Or, 3^e. La bondissante « Anglo » de M. André Roland aligne 705.694 francs sous le colonel des Roches de Chassay. Bienvenue, 4^e, à M^me Villenave, « gentleman » M. Calmon, s'inscrit pour 681.305 francs. Nous retrouvons M. d'Orgeix et Sucre de Pomme, de l'écurie Peters, 5^e, 620.477 francs. Le comte de Maillé, pilotant U. R. S. S., appartenant à M^me Raffin, ramène 610.990 francs. Il se bat lui-même puisqu'il vient immédiatement après sur Trinqueur, le « crak » de M. Max Gadala, 596.076 francs. A lui les numéros 6 et 7. Viennent ensuite, dans l'ordre, se suivant de près : Kildias Charleston, Camélia IV et Alésia, s'échelonnant entre 579.380 francs et 545.938 francs.

En série militaire les prix distribués sont infiniment plus modestes. Nankin, le cheval géant, prend le meilleur, totalisant 216.318 francs. Ali Baba annonce 199.780 francs. Tourbillon, 198.379 francs. Aiglonne, ancienne championne olympique, 187.256 francs, et Marquis III, 184.524 francs. Tous ces chevaux sont du C. N. S. E. de Fontainebleau, commandé par le lieutenant-colonel Cavaillé.

TRÉ-HARDY.

ERRATUM

Dans notre numéro 329 du 2 février, une erreur dont nous nous excusons vivement nous a fait attribuer le prénom de Paul à M. Pierre Blanchonnet, administrateur de la Tribune de Saint-Etienne *et d'*Ici-Paris, *promu officier de la Légion d'honneur.*

LE LIVRE QUE VOUS DEVEZ AVOIR LU SI VOUS VOUS INTÉRESSEZ A...

LA RÉVOLUTION FRANÇAISE :

Louis Jacob, *les Suspects pendant la Révolution* (Hachette, 258 pages). Un sujet neuf, traité de première main par un historien spécialiste de la période révolutionnaire, d'après des documents d'archives.

Aussi abonde-t-il en vues nouvelles sur la Terreur et ses victimes. La définition du « suspect » était assez vague pour que personne ne fût assuré qu'elle ne s'appliquerait pas un jour à lui. « La Révolution, dit M. Jacob, a proclamé les droits de l'homme et du citoyen. Mais elle a violé tous les principes dont elle se réclamait en promulguant la législation des suspects, qui mettait le soupçon à la place de la preuve et faisait dépendre de simples présomptions la liberté du citoyen. »

L'auteur a cherché, au prix de patients recoupements, à établir le nombre de ces suspects emprisonnés pendant la Terreur : il l'évalue à 70.000. L'atroce loi de Prairial est présentée par lui sous un jour très différent de celui sous lequel l'ont vue la plupart des historiens, même contemporains. Elle institue une procédure nouvelle, terrible : c'est un instrument de défense à la fois politique, économique et social aux mains d'un gouvernement qui se croit traqué, environné d'espions et de conspirateurs. Il est probable que Robespierre et le Comité de salut public en arrêtèrent avec Saint-Just les modalités essentielles. De ce réflexe de peur la légende a fait une invention de Robespierre et de Couthon pour instaurer leur dictature.

Avec le 9 Thermidor commence une autre époque. La terreur n'est pas supprimée, non plus que la notion de « suspect ». Elles viennent seulement d'un côté différent.

L'AVIATION :

Pierre Lefort, *l'Aviation* (Hachette, *l'Encyclopédie par l'image*, 64 pages in-4°, 103 illustrations). Le monde a changé d'échelle ; on trouve ici tout ce qui nous en donne la mesure nouvelle. Il est aujourd'hui possible d'aller de Paris à Rome en quatre heures, à New-York en treize heures trente, à Rio-de-Janeiro en vingt-quatre heures, à Saïgon en trente-trois heures, à Buenos-Aires en trente-quatre heures. Du planeur à l'avion supersonique, la technique aéronautique progresse par bonds. Elle en aura fait un nouveau lorsque les avions équipés avec des moteurs-fusées seront devenus d'un usage courant. On dit que le *Bell X2* pourrait réaliser la vitesse fantastique de 3.000 km.-h. ; on annonce la prochaine utilisation des avions à réaction comme transporteurs...

La cadence du progrès — plus rapide dans l'aviation militaire que dans l'aviation civile — est devenue telle qu'on se demande si elle n'approche pas de ses limites.

L'auteur regrette qu'elle ne corresponde pas à une évolution morale de l'humanité, qui, au moment où des possibilités vertigineuses s'offrent à elle, manifeste pour son avenir plus d'inquiétude et de défiance qu'en aucun autre temps.

ALBERT MOUSSET.

NÉCROLOGIE

Charles de Rochefort

Charles de Rochefort, qui a succombé, le 2 février, à une longue et pénible maladie, était âgé de cinquante-quatre ans. Après avoir été longtemps une des grandes vedettes du cinéma muet, il prit à Paris la direction du théâtre qui porte aujourd'hui son nom. Il y accueillait favorablement les jeunes auteurs et y créa notamment *Frénésie*, de Charles de Peyret-Chappuis. Il avait récemment repris la trilogie de Strindberg : *Créanciers*, *Père* et *Mademoiselle Julie*. Il avait été un vaillant combattant en 1914 et avait reçu la Légion d'honneur comme officier.

Émile Bréhier

Un des maîtres de l'histoire de la philosophie, Emile Bréhier vient de disparaître. Sa mort suit de peu celle de son frère, Louis, historien éminent qui fut membre de l'Académie des inscriptions et belles-lettres. Emile Bréhier était né en 1876 à Bar-le-Duc. Agrégé de philosophie, docteur ès lettres avec une thèse sur Philon d'Alexandrie, il professa aux lycées de Coutances et de Laval, aux facultés de Rennes et de Bordeaux, et enfin à la Sorbonne. Il fut aussi détaché à l'Université du Caire et à celle de Rio-de-Janeiro. Directeur de la *Revue philosophique* et de l'*Encyclopédie philosophique*, Emile Bréhier est l'auteur de nombreux et importants travaux sur la philosophie grecque et la philosophie médiévale et surtout d'une magistrale *Histoire de la philosophie*. Il avait succédé à Bergson à l'Académie des sciences morales.

Anne Morgan

Miss Anne Morgan, fille et sœur des banquiers newyorkais, vient de s'éteindre à New-York après une longue maladie. Indéfectible amie de la France, elle fut aux côtés des armées combattantes et des populations sinistrées de notre pays en 1914-1918 et 1939-1945.

Dès 1917 ce fut de Blérancourt, dans l'Aisne, que rayonna l'activité bienfaisante et constructive du Comité américain pour les régions dévastées, présidé par miss Morgan, puissamment aidée par la regrettée Mrs. Anne Murray Dike : reconstruction matérielle de trois villes et de cent vingt villages de la zone rouge, école professionnelle d'infirmières à Montrouge, école des bibliothécaires à Paris, Association de la Bonne Volonté franco-américaine et, couronnant le tout, le Musée national de la coopération franco-américaine à Blérancourt, telles furent quelques-unes des multiples formes d'action du Comité américain. En 1939 miss Morgan crée le Comité américain de secours civil, organise l'aide aux Alsaciens et aux Lorrains réfugiés autour de Bellac, en Haute-Vienne, et, en mai et en juin 1940, dirige l'évacuation des populations ardennaises.

Au service de la France, miss Anne Morgan, commandeur de la Légion d'honneur, a enrôlé d'innombrables Américains, et ses réalisations sur notre sol, si admirables soient-elles, sont sans doute dépassées par la somme des sympathies qu'elle a su gagner à notre cause. — E. C.

A TRAVERS LES EXPOSITIONS

Constantin Guys

La Galerie Bernheim Jeune vient d'organiser une importante exposition consacrée à l'œuvre de Constantin Guys, et cela au profit des œuvres sociales de la préfecture de police.

Nous ne saurions trop vivement conseiller la visite de cette séduisante manifestation, qui, pour les amateurs de « la Belle Epoque », du Second Empire et de la période précédant directement 1900, offre un attrait certain.

« Peintre de la vie moderne », selon le terme désormais consacré et trouvé par Baudelaire ; c'est « un génie, disait ce dernier, pour lequel aucun aspect de la vie n'est émoussé ». Né la même année que Victor Hugo, en 1802, il devait mourir âgé de quatre-vingt-dix ans, happé un jour de fête populaire, au cœur de Paris, par un de ces attelages dont sa plume ou son pinceau ont retracé les élégantes silhouettes !

Il dessina assez tard et, devenu en 1848 correspondant de l'*Illustrated London News*, il voyageait à travers l'Europe, notamment en Espagne, en Italie, en Turquie, en Egypte, en Allemagne, revenant sans cesse à Londres ou à Paris après avoir suivi toute la campagne de Crimée (1853-1855), où il fut correspondant de guerre. Ainsi il demeure un chroniqueur de la vie contemporaine, mais il dépasse largement le niveau de l'illustrateur ou du vignettiste. Epris de la réalité passagère et fuyante, Guys évoque avec une verve subtile tout le pittoresque de la vie parisienne et même de la vie européenne de son temps. C'est un témoin qui se double d'un poète. Comme Lautrec, il sait le geste qui parle, l'attitude qui définit. Très proche de Flaubert, il possède ce même souci d'exactitude.

L'ensemble des quelque cent quatre-vingts dessins et aquarelles exposés ici, provenant de collections importantes, telle la collection Albert Sarraut, montre en une grande variété tous les types les plus divers.

MAURICE SÉRULLAZ.

UNE « JOURNÉE » BRETONNE A PARIS

Les salons d'un grand hôtel de la rive gauche ont été, le 1^er février, le théâtre d'une « Journée littéraire et catholique bretonne » organisée par l'association culturelle *Ar Pilhaouer* sous le patronage des Bretons de Paris et de notre confrère *la Bretagne à Paris, en France et dans le monde*.

Cette manifestation était dédiée à la mémoire du poète Jean-Pierre Calloc'h, tué à l'ennemi, à l'âge de vingt-neuf ans, le 10 août 1917. Le président Pleven inaugura la « Journée », à laquelle de hautes personnalités avaient accordé leur patronage, notamment M. Paul Haag, préfet de la Seine, et M^gr Hamayon, directeur de l'enseignement libre du diocèse de Paris.

CALENDRIER DES CONCERTS

GAVEAU
Mardi 26 février
21 h. (Kiesgen-de Valmalète)

Société Philharmonique de Paris
Liliana D'ALTO
Pierre MOLLET

Enfin...

LE DOCUMENT QU'ON ATTENDAIT

LE LIVRE DU CAPITAINE CARLSEN

EN EXCLUSIVITÉ DANS

Paris-presse l'intransigeant

Les grands journalistes danois MOGENS K., d'HANSEN, SVEND OLAFELDT et le grand écrivain français GEORGES ARNAUD, l'auteur du « Salaire de la Peur », ont recueilli les confidences du

CAPITAINE COURAGEUX

de tous les principaux témoins de sa vie, des passagers et des sauveteurs du « Flying Enterprise » et de ses innombrables aventures et ont reconstitué, avec son autorisation, le roman héroïque de

CARLSEN

qui en a fait bien d'autres !

Lisez chaque jour dans

Paris-presse
l'intransigeant

sa fameuse rubrique des

LIBRES OPINIONS

où écrivent régulièrement MM. René MAYER, René PLEVEN, Paul RAMADIER et Paul REYNAUD, anciens présidents du Conseil.

MM. Robert LECOURT, Pierre MENDES-FRANCE et Jacques SOUSTELLE, anciens ministres.

MM. Pierre de GAULLE, LOUSTANAU-LACAU, députés et le Comte de PARIS.

Et bientôt dans

Paris-presse
l'intransigeant

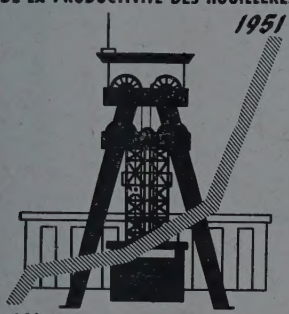
- **La sténo des conversations d'HITLER avec ses généraux**
- **Les dernières confidences de LITVINOFF**
- **Les révélations du général BOR, chef de l'insurrection de Varsovie, et**
- **Le nouveau visage d'HOLLYWOOD 1952**

SUR LES ROUTES ENNEIGÉES DU JURA

Si les régions du Sud-Ouest ont eu à ouffrir des inondations, la neige s'est battue sur de vastes contrées de France t une épaisse couche a recouvert, comme l'habitude, nos montagnes, apportant de raves perturbations dans les moyens de ommunication. Sur les routes du Jura, es chasse-neige de 150 CV ont été mis n service. Ces engins modernes possèdent es pales d'acier qui, tournant à vive llure, taillent verticalement dans la neige, u'elles rejettent ensuite à une distance e 30 mètres.

UN EMPRUNT LIÉ A L'ACCROISSEMENT DE LA PRODUCTIVITÉ DES HOUILLÈRES

1951



1946

BONS 1952-1960

Equipement et Productivité

Bons de 10.000 frs émis au pair et garantis par l'Etat

Intérêt fixe 5 %

Intérêt complémentaire augmentant avec la productivité

Prime de remboursement (*minimum garanti 1900 frs en 1960*) augmentant avec la productivité

Placement à 3, 6 ou 8 ans

CHARBONNAGES DE FRANCE

NOUVELLES RELIGIEUSES

L'épiscopat et le communisme

Le Vatican n'a cessé depuis l'encyclique *Humani generis* — premier avertissement — de prodiguer aux évêques de France les conseils de vigilance contre l'infiltration communiste. Ces conseils ont trouvé leur reflet dans les discours et les écrits des membres de l'épiscopat. Dans un communiqué du 3 février *la Semaine religieuse* du diocèse de Paris met les fidèles en garde « contre une conception erronée et périlleuse de la foi et de ses rapports avec l'action proposée par de récents écrits ». Cette phrase vise un article récent d'un dominicain qui semblait établir entre le communisme et l'ensemble de la classe ouvrière une « liaison organique ».

De son côté, l'archevêque de Marseille, Mgr Jean Delay, interdit toute participation à une manifestation organisée par un mouvement communiste ou communisant. Tout catholique qui se croirait obligé de participer à une réunion de ce genre doit en référer à l'autorité ecclésiastique.

Enfin, l'évêque de Strasbourg et le président du directoire de l'Eglise d'Augsbourg en Alsace-Lorraine recommandent à leurs fidèles de ne pas participer à un Comité de défense de l'enfance, sur qui « pèse une hypothèque politique ».

Le 75e anniversaire des franciscaines missionnaires de Marie

Les Franciscaines Missionnaires de Marie, fondées le 6 janvier 1877 par Mère Marie de la Passion, Bretonne d'origine, vont célébrer cette année le soixante-quinzième anniversaire de leur création. A l'heure actuelle ces Sœurs sont établies en cinquante-cinq pays et comptent des religieuses de soixante nationalités différentes.

Fêtes religieuses en Corse

Notre-Dame de Lavasina, en Corse, aux environs de Bastia, doit être couronnée le 18 mai prochain par S. Exc. Mgr Llosa, évêque d'Ajaccio, avec l'autorisation du Souverain Pontife. Dès à présent la population corse se prépare à cette fête par une sorte de mission mariale.

PANORAMA RADIOPHONIQUE

L'ORCHESTRE de Strasbourg animé par Pierre-Michel Le Conte mérite des louanges. En effet, il ne se cantonne pas dans un répertoire connu et sort délibérément des sentiers battus. C'est ainsi qu'un poème pour orchestre de chambre composé par Maurice Thiriet a été interprété par les soins de cet excellent ensemble symphonique. Il bruissait de mille sonorités variées ; on y relève une grande indépendance, chaque catégorie instrumentale semble prononcer un discours musical intéressant sans jamais couvrir un autre groupe. Il en résulte une composition étrange, curieuse, moderne et très attachante. L'éminent chef n'a pas craint d'inscrire au programme de la même séance les *Nuits nordiques* de Yaroslav Kricka, partition étrangement imagée, transcrite par Kunc. La cantatrice Yvonne Melchior a détaillé de sa belle voix profonde la partie soliste de l'œuvre. Les auditeurs ont pu apprécier successivement la triste et calme gravité de l'albatros, l'élan du cygne, peut-être un peu trop agité pour un animal aussi noble et qui ne « glisse » pas avec autant de majesté que celui de Saint-Saëns. Une douce berceuse lui succède avant le dernier morceau intitulé *Aux rochers de Scandinavie,* page particulièrement lumineuse et qui s'achève avec une certaine grandeur.

Bernard Gavoty présente avec succès le vendredi quelques *Entretiens* avec Georges Enesco, dont il a recueilli et enregistré les propos à Paris chez les maîtres de l'Ecole roumaine, qui rappelle tout d'abord ses débuts, puis s'attache à évoquer *Vienne, fantômes et vivants.* Les précieux souvenirs du grand artiste international désormais consignés avec ferveur deviennent des vibrantes archives.

Samedi 16, à 14 heures, il sera fort émouvant d'écouter sur les antennes de Paris-Inter un récital de musique enregistrée par Dinu Lipati. Le programme, préparé avec ferveur, comprendra le sonnet consacré à Pétrarque par Liszt, le musicien descriptif, ainsi que la mazurka en *ut* dièze mineur de Chopin et la valse n° 9 en *la* bémol majeur composée aussi par le poète du clavier.

W.-L. LANDOWSKI.

LES CINQUANTE ANS DE LA FIAT

La célèbre marque d'automobiles italienne a atteint en 1949 sa cinquantième année d'existence. Elle a voulu conserver le souvenir de ce demi-siècle qui la vit naître et s'épanouir. Aussi a-t-elle fait paraître un fort beau volume composé de souvenirs, d'études et de témoignages émanant de diverses personnalités italiennes et étrangères et qui retracent ces cinquante années. Dédié à la mémoire de Giovanni Agnelli, qui fut parmi les fondateurs de la maison le principal artisan de son essor, cet ouvrage est aussi un hommage à tous ceux qui ont contribué à la réussite d'une entreprise qui est, selon l'expression de M. Luigi Einaudi, président de la République, « un document de la valeur technique, économique et sociale du travail italien ».

LE CENTENAIRE DU DOYEN DES MAIRES DE FRANCE

Le doyen des maires de France fêtera, le 20 février, son centième anniversaire. Il s'agit de M. Edmond Mathis, qui administre depuis soixante-quatorze ans — depuis le 15 janvier 1878 exactement — la petite commune d'Ehuns. Ce village est situé à proximité de Luxeuil-les-Bains, dans le département de la Haute-Saône, que M. Mathis représenta d'ailleurs à la Chambre des députés de 1910 à 1919. Il dut abandonner son mandat... pour raisons de santé. M. Mathis, qui est grand officier de la Légion d'honneur, doit recevoir les insignes de grand-croix au cours des cérémonies qui se dérouleront en son honneur, à Luxeuil, le 24 février.

UN BEAU VOYAGE

Sous le titre *Alger-Le Cap,* Mme Marcelle Goetze a réuni en un album d'élégante présentation (Chaix, édit.) les meilleures images du film réalisé au cours du rallye automobile Méditerranée-Le Cap. C'est une suite de documents photographiques de la plus haute qualité. Mme Marcelle Goetze a fait précéder ce recueil d'un bref récit de la mission et Blaise Cendrars y a ajouté un texte sur l'ombre qui est une véritable incantation.

LES SPECTACLES

TH. des VARIÉTÉS

LA MARE AUX CANARDS

de Marc-Cab et Jean Valmy

ATELIER

Première

DIMANCHE 17 à 15 H.

LA TÊTE DES AUTRES

Comédie de MARCEL AYMÉ

LOCATION OUVERTE

Comité de Direction :
Président : Vincent DELPUECH.
Directeur : G. CAHEN-SALVADOR.
Administrateur : S.-M. QUILICI.

FRANCE-ILLUSTRATION MONDE ILLUSTRÉ 13, rue Saint-Georges

Publication hebdomadaire.
GEORGES OUDARD
Fondateur.

TÉL. Administration : TRUdaine 82-54
Rédaction : TRUdaine 78-47

TARIFS D'ABONNEMENT

Chèques postaux : PARIS 4670-19
Adresse télégraphique : ÉDIFRANCILUS

FRANCE ET UNION FRANÇAISE

	Abt N° 1	Abt N° 2	Abt N° 3	Abt N° 4
Un an...	4.400	5.600	6.000	7.200
6 mois...	2.200	2.800	3.000	3.600

ÉTRANGER

Abonnements payables soit en dollars, livres, francs suisses, escudos, soit en monnaie du pays (au cours officiel), soit en francs français.

	Abt N° 1	Abt N° 2	Abt N° 3	Abt N° 4
Un an...	5.400	6.950	7.250	8.800
6 mois...	2.700	3.475	3.625	4.400

L'abonnement n° 1 donne droit aux 49 numéros d'actualités. **L'abonnement n° 2** est formé des 49 numéros d'actualités et des 24 numéros de « France-Illustration littéraire et théâtrale ». **L'abonnement n° 3** se compose des 52 numéros annuels, dont les 3 numéros spéciaux : « Noël », « Salon de l'Automobile » et « Printemps ». **L'abonnement n° 4** comprend les 52 numéros annuels, dont les 3 numéros spéciaux, et les 24 numéros de « France-Illustration littéraire et théâtrale ».

★

Le supplément littéraire et théâtral, réservé aux seuls abonnés, paraît avec le 2e et le 4e numéro de chaque mois.

★

Les abonnements partent obligatoirement du 1er de chaque mois. — Les demandes de changement d'adresse devront être accompagnées de la dernière bande et de 20 fr. en timbres-poste. — Droits de reproduction pour le texte et les illustrations réservés pour tous pays. — Les manuscrits, insérés ou non, ne sont jamais rendus et ne peuvent faire l'objet d'une réclamation.

ÉCHOS et NOUVEAUTÉS

UNE VOITURE BIEN PROTÉGÉE...

...coûte deux fois moins cher d'entretien.

LE VÉRITABLE GARAGE PORTATIF IMPERMÉABLE MOD'PLASTIA.

La housse MOD'PLASTIA, entièrement doublée tissu, n'altère pas la peinture et assure la protection totale de votre voiture. Pratique et peu coûteuse, elle est utile au garage, in-dis-pen-sa-ble dehors. Se plie en quelques instants et tient dans une pochette peu encombrante.

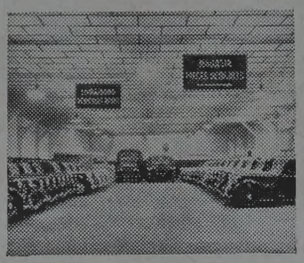
Cette housse, confectionnée aux mesures de votre voiture dans le tissu nouveau « plastia aluminé », ne laisse passer ni la pluie, ni le soleil, ni les poussières.

En vente chez votre accessoiriste habituel.

Documentation sur demande à MOD' PLASTIA, 2, rue du Buisson-Saint-Louis, Paris (10e) BOLivar 75-98.

CLIMATISATION

EMBELLISSEZ et modernisez votre garage et vos ateliers par la pose d'un plafond VITREX. Vous



S. C. A., concessionnaire Citroën à Neuilly-sur-Seine, 65, av. du Roule.

réaliserez ainsi très économiquement une climatisation, hiver comme été. Les voitures seront protégées du gel, de la poussière et de la chaleur.

Demandez la documentation 50 à VITREX, 27, rue Drouot, Paris, qui installe dans toute la France.

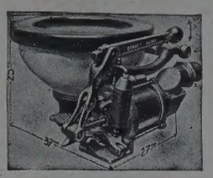
DEUX ACCESSOIRES

réellement indispensables compléteront votre confort à bord de votre bateau.

a) La toilette porcelaine s'effaçant dans l'épaisseur de la cloison.

b) Le Kid (w.-c. de format réduit), offrant tous les avantages des grands.

La même maison construit tous autres accessoires, tels que chaînes, ancres, compas, lochs, winches, etc.



Éts. Cl. BONNET ET FILS, 4, rue de la Bastille, Paris. Tél. : ARC. 95-00.

UNE MACHINE A CALCULER POUR LE PRIX D'UN STYLO

POUR 3.300 fr. et garantie trois ans, la machine à calculer « ADDIATOR » vous rendra les mêmes services, vous assurera la même sécurité de fonctionnement qu'une grosse machine au prix prohibitif. Machine simple et sûre, « ADDIATOR » effectue les quatre opérations et permet de faire avec rapidité les calculs les plus importants et les plus divers.

Demandez la notice technique B 7 à l'usine, 114, rue Malbec, Bordeaux.

VOUS SOUFFREZ DE COURANTS D'AIR

... vous gaspillez votre chauffage

FAITES installer les joints métalliques BENOIT sur vos fenêtres et portes... Vous serez tranquilles pour des dizaines d'années.

Suppression des infiltrations de vent, bruit, pluie, poussières et des déperditions de chaleur, 35 % d'économie de combustible. Pose dans toute la France.

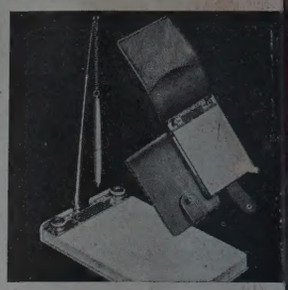
Demandez notre documentation n° 46 aux Établissements E. BENOIT ET Cie, 11, rue des Petites-Écuries, Paris (10e). Tél. : TAI. 66-24 et 66-25.

SURDITÉ VAINCUE

ELIMINATION de bourdonnements-Amélioration progressive d'audition sans aucun inconvénient d'amplification avec « Weimer » microtympan américain du Dr Reichmann, invisible, *sans pile, ni fil*. Demandez sans engagement notice discrète gratuite J. ROUFFET ET Cie (Serv. XF), 23, rue Saint-Michel, Menton (A.-M.)

L'U... ET L'AGRÉABLE

DEMAND... à votre papetier, où achat... vous conduisent souve... de vous montrer la collection



blocs F. A. F. et plus particuliè... ment les nouveaux modèles « POCKE... pour la serviette et l'auto, et modèle « FAFLEX », pour le compt... ou le téléphone.

Ce sont là de beaux et uti... objets agréables à offrir et à recevo...

F. A. F., 21, rue Thiers, Rouen, dépôt à Paris, 50, rue Étienne-Marc...

«L'AUTOMOBILE» VOUS DÉVOILE...

...comment économiser 30 % d'essen...

De nouveaux détails sur 8 Citroën. Le Salon de Bruxelles. bataille de Monte-Carlo, etc.

Au total vingt reportages exclusi... cent photos.

En vente partout, à défaut con... 80 francs à *l'Automobile*, 8, rue Milan, Paris (9e).

DANS LE MONDE DE L'AUTOMOBILE

Mr. E. C. Badger Jr., inspecteur des ventes dans les marchés étrangers de la Compagnie des Bougies Champion depuis 1945, vient d'être nommé directeur adjoint du Service exportation.

Mr. Badger a visité de nombreux marchés étrangers depuis 1934, alors qu'il appartenait à la Compagnie Marmon-Herrington d'Indianapolis. Pendant la seconde guerre mondiale, il fut le représentant technique de la General Motors (Allison Division) en Egypte et en Extrême-Orient.

Depuis son entrée chez Champion, Mr. Badger consacre neuf mois par an en voyages à l'étranger. Ses nouvelles fonctions lui permettront de poursuivre ce travail de vente, mais il consacrera une part importante de son temps à la coordination des exportations des usines Champion de Toledo, de Windsor ainsi que de Feltham, en Angleterre.

PÊCHEURS, CHASSEURS
ne soyez plus bredouilles!...

★

- Désirez-vous connaître les bons coins de pêche où vous pourrez prendre du poisson ?
- Désirez-vous savoir les derniers tuyaux sur tous les modèles de pêche ?
- Désirez-vous lire les récits passionnants des meilleurs auteurs halieutiques modernes ?
- Désirez-vous être au courant des toutes dernières nouveautés en articles de pêche?

CHASSEURS, vous aimerez nos récits des belles aventures de chasse et apprécierez les données des grands maîtres en matière d'armes, de tir, de chiens, etc.

ABONNEZ-VOUS A :

" AU BORD DE L'EAU PLAINE ET BOIS "

57, rue de Babylone - Paris-7e

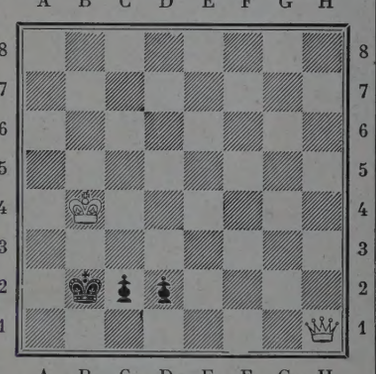
Un an, 12 numéros : **480** francs.
Compte courant postal : Paris 1959-56.

Notre numéro de janvier.
En vente partout. 104 pages : **60** francs

Si vous ne le trouvez pas chez votre marchand habituel, nous vous l'enverrons franco contre **60** francs.

LES ECHECS N° 95

Solution de l'étude n° 96, par André Chéron.



Les blancs jouent et gagnent.

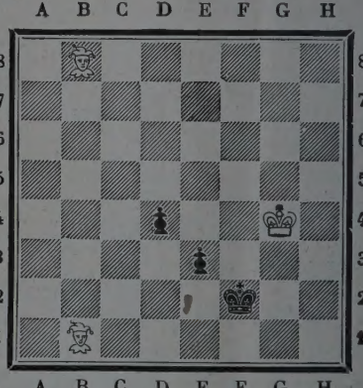
L'idée de cette étude est d'illustrer la lutte peu connue de dame contre une pièce mineure et un pion avancé.

1. Dh1-h8+, Rb2-a2 (si 1. ... Rb2-b1; 2. Rb4-b3, voir A). — 2. Dh8-g8+ ! (et non 2. Dh8-a8+?, Ra2-b1 partie nulle) 2. ... Ra2-b2 ou a1 (si 2. ... Ra2-b1 ; 3. Dg8-b3+, voir plus loin). — 3. Dg8-g7+, Ra2 (si 3. ... Rb1 ; 4. Rb4-b3, voir A). — 4. Dg7-f7+, Ra2-b2 ou a1. — 5. Df7-f6+ (la dame se rapproche par des échecs en escalier). 5. ... Ra2. — 6. Df6-é6+, Ra2-b2 ou a1. — 7. Dé6-é5+, Ra2. — 8. Dé5-d5+, Ra2-b1 (forcé, car si 8. ... Ra2-b2 ou a1; 9. Dd5×d2 gagne). — 9. Dd5-b3+, Rb1-c1. — 10. Rb4-c3, d2-d1 : C+!. — 11. Rç3-b4 (et non 11. Rç3-d3, Cd1-b2+!; 12. Rd3-é2?, Rç1-b1 partie nulle). 11. ... Rç1-d2 (si 11. ... Cd1-b2; 12. Rb4-a3!, Cb2-d1!; 13. Db3-b4, Cd1-é3; 14. Db4-é1+, Cé3-d1; 15. Ra3-b3, Rç1-b1 ; 16. Dé1-é4, Cd1-é3 ; 17. Dé4×é3! gagne. Ou si 11. ... Cd1-f2; 12. Db3-f3!, Rç1-b1; 13. Df3-f5! menaçant 14. Rb4-b3). — 12. Db3-d5+, Rd2-é2! (si 12. ... Rd2-ç1; 13. Rb4-b3. Ou si 12. ... Rd2-é3 ou é1; 13. Dd5-g5 et 14. Dg5-ç1). — 13. Dd5-ç4+, Ré2-d2. — 14. Dç4-f4+, Cd1-é3 (sinon 15. Df4-ç1 gagne). — 15. Df4-d4+, Rd2-é2. — 16. Dd4-a1! (menaçant 17. Da1-ç1) 16. ... Ré2-d2. — 17. Da1-ç3+, Rd2-é2 (si 17. ... Rd2-d1; 18. Dç3-d3+ et 19. Dd3×é3+). — 18. Rb4-b3, Ré2-f2 ou f3. 19. Dç3-d2 gagne. Le roi blanc vient sur d3, ce qui force le cavalier à lâcher le pion.

A) Si 1. ... Rb2-b1. — 2. Rb4-b3, ç2-ç1 : C+ (si 2. ... d2-d1 : C; 3. Dh8-h7, Cd1-é3 ; 4. Dh7-d3, Rb1-ç1 ou a1 ; 5. Dd3×é3). — 3. Rb3-a3! (menace 4. Dh8-b2 mat). 3. ... Cç1-d3 (si 3. ... d2-d1 : C; 4. Dh8-h7+, Rb1-a1; 5. Dh7-ç2. Ou si 3. ... Rb1-ç2; 4. Dh8-h7+, voir B). — 4. Dh8-b8+, Rb1-ç1 (si 4. ... Rb1-a1; 5. Db8-b3. Ou si 4. ... Rb1-ç2; 5. Db8-b3+, Rç2-ç1; 6. Db3-ç3+ et ×d3). — 5. Db8-ç8+, Rç1-b1 (si 5. ... Rç1-d1; 6. Dç8-g4+, Rd1-é1; 7. Dg4-é4+ et ×d3; ou 6. ... Rd1-ç1 ou ç2; 7. Dg4-ç4+ et ×d3). — 6. Dç8-b7+, Rb1-ç1. — 7. Db7-ç6+, Rç1-d1 (si 7. ... Rç1-b1; 8. Dç6-b5+, Rb1-ç ; 9. Db5-ç4+ et ×d3). — 8. Dç6-é4, Cd3-ç5 (si 8. ... Cd3-b2; 9. Dé4-b1+! et ×b2. Ou si 8. ... Cd3-ç1 ou é1 ; 9. Ra3-b2. Ou si 8. ... Cd3-f2 ; 9. Dé4-f3+, Rd1-ç1!; 10. Df3×f2!, d2-d1 : D; 11. Df2-b2 mat). — 9. Dé4-é3, Cç5-a6 (si 9. ... Cç5-b7 ou d7 ; 10. Ra3-b2). — 10. Ra3-b3, Ca6-ç7 (pour empêcher 11. Rb3-ç3). — 11. Dé3-f2 (menace 12. Df2-f1 mat). 11. ... Rd1-ç1. — 12. Df2-ç5+, Rç1-d1 (sinon mat). — 13. Dç5×ç7 gagne.

B) (variante de A). — Si 3. ... Rb1-ç2. — 4. Dh8-h7+, Rç2-d1 (si 4. ... Rç2-ç3; 5. Dh7-h3+, Cç1-d3; 6. Dh3-f3, Rç3-ç4; 7. Ra3-a2 menaçant de venir à ç2; ou si 5. ... Rç3-ç4 ; 6. Dh3-f3 ; ou si 5. ... Rç3-ç2; 6. Dh3-f5+, Rç2-ç3; 7. Df5-f3+, Rç3-ç2; 8. Df3-é4+, Rç2-ç3; 9. Dé4-a4, etc. Si 4. ... Cç1-d3; 5. Dh7-ç7+, Rç2-d1; 6. Dç7-ç4, Cd3-é5; 7. Dç4-é4!, Rd1-ç1; 8. Dé4×é5, d2-d1 : D; 9. Dé5-b2 mat). — 5. Ra3-b2, Rd1-é2 (si 5. ... Rd1-é1; 6. Dh7-h1+ et 7. Rb2-ç2). — 6. Dh7-h5+, Ré2-d3 (6. ... Ré2-é3 ; 7. Rb2-ç2.) — 7. Dh5-f3+ et 8. Rb2-ç2 gagne.

Etude n° 97, par André Chéron (P. 50, 21 juin 1951).



Les blancs jouent et gagnent.

Cette étude est une reconstruction complète du premier prix de Havel (tournoi en mémoire de Réti, Prague, 1949), que les juges déclassèrent à cause de ses nombreux duals. On sait qu'une étude artistique ne doit avoir qu'une solution et que les variantes ayant plusieurs solutions (c'est ce qu'on nomme des « duals ») sont sans valeur au point de vue artistique. Je donnerai plus de détails dans ma prochaine chronique.

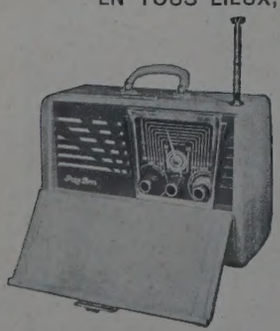
ANDRÉ CHÉRON.

SÉJOUR A MARSEILLE

LITTORAL HOTEL, 129, Bd Corderie
Chambres luxueuses et appartements 1-2 pièces + bains - cuis. par jour, semaine ou mois.
Confort et service hôtel 3 étoiles.

EN TOUS LIEUX, A TOUS MOMENTS,
le **MONDE ENTIER** à votre portée avec le

SKY-MASTER



LE CHAMPION DES PORTABLES PILES-SECTEURS :
8 lampes américaines, 8 gammes d'ondes : moyennes et grandes ondes, 6 bandes ondes courtes étalées 16 - 19 - 25 - 31 - 41 et 49 mètres. Fonctionne partout : sur piles sèches incorporées, sur secteurs alternatifs et continus, sur accumulateur 6 volts. Réception incomparable sur antenne télescopique escamotable et cadres incorporés. Climatisation générale du châssis et des bobinages.

SOCIÉTÉ I. *Pizon Bros*

18, rue de la Félicité - PARIS-17e (France)

DEUX HOTELS DE QUALITÉ ★★★★

NICE

ATLANTIC
au centre de la ville élégante
PLAZA ET FRANCE
200 chambres - 150 salles de bains
sur la mer et les jardins - Garages

Même administration : Hôtel **SPLENDID** - CHATEL-GUYON
AGID, propriétaire

Imprimé sur les presses de la S. N. E. P. (Imprimerie Bobigny). Dépôt légal 1er trimestre 1952. N° 203. — Printed in France.